



ACADEMIA MILITAR

A Evolução Doutrinária da Logística das Pequenas Unidades

**Autor: Aspirante Tirocinante de Cavalaria Frederico Ferreira
dos Santos**

Orientador:

Major de Cavalaria Carlos Manuel da Costa Gabriel

Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada

Lisboa, Julho de 2012



ACADEMIA MILITAR

A Evolução Doutrinária da Logística das Pequenas Unidades

**Autor: Aspirante Tirocinante de Cavalaria Frederico Ferreira
dos Santos**

Orientador:

Major de Cavalaria Carlos Manuel da Costa Gabriel

**Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada
Lisboa, Julho de 2012**

Dedicatória

À minha família e amigos,
o meu obrigado.

Agradecimentos

Primeiro de tudo o meu obrigado ao meu Orientador, Major de Cavalaria Carlos Gabriel pelo guia que mostrou ser e ajuda que prestou na elaboração deste trabalho e ainda como professor e camarada mais antigo durante os meus primeiros anos na arma de Cavalaria.

Ao Tenente Coronel de Cavalaria Henrique Mateus, Diretor de Curso pelo encaminhamento, lições e palavras mais “duras” que partilhou durante estes últimos dois anos.

Ao Tenente Coronel de Cavalaria João Santana por toda a documentação que me forneceu, paciência demonstrada e tempo seu despendido em prol deste trabalho.

A todos os oficiais do Quartel da Cavalaria do Campo Militar de Santa Margarida pela forma como me receberam, partilha de informação e boa disposição que demonstraram.

A todos os meus camaradas, amigos e família pelo apoio que demonstraram nesta tarefa árdua que é elaborar um Trabalho de Investigação Aplicada.

Resumo

Este Trabalho de Investigação Aplicada subordinado ao tema “Evolução Doutrinária da Logística das Pequenas Unidades” tem como objetivo analisar a doutrina existente e, face à reestruturação do Exército, verificar quais as implicações para as Pequenas Unidades escalão Grupo e escalão Esquadrão, nomeadamente Grupo de Carros de Combate e Esquadrão de Reconhecimento da Brigada Mecanizada.

Para este trabalho procurámos analisar a doutrina existente relativa à temática da Logística das Pequenas Unidades e ainda os Quadros Orgânicos das unidades referidas anteriormente.

Efetuamos ainda entrevistas a Oficiais portugueses participantes em missões em Teatros de Operações no exterior com funções de Oficial de Logística ou Comandante da Companhia de Apoio.

Da conciliação entre a análise da doutrina e dos Quadros Orgânicos retiramos algumas conclusões, sendo a mais importante o facto dos manuais existentes estarem desatualizados no que diz respeito à orgânica e ao material, mas em relação aos procedimentos que descrevem são utilizáveis e têm aplicação nos Teatros de Operações no exterior.

Palavras-chave: Logística, Quadro Orgânico, Funções Logísticas.

Abstract

This research study under the theme “Doctrinal Evolution of Logistics for Small Units” aims to analyze the existing doctrine and, given the restructuration of the Army, which are the implications for Small Units rank Battalion and Squadron, namely the Armored Battalion (GCC) and the Reconnaissance Squadron (ERec) of the Mechanized Brigade (BrigMec).

For this work we tried to analyze the existing doctrine concerning the subject of Small Units Logistics and also the structure of the units mentioned above.

We have also carried out interviews to Portuguese Officers who have background in missions outside Portugal, with the role of a Logistic Officer or the Support Company Commander.

Of the conciliation between the analyzes of doctrine and the structure of the Small Units in study, the most important conclusion we have is the fact, that the existing manuals are outdated in terms of the material used and structure of the units, but the procedures that it describes are usable and have applications in the outside Theaters of Operations.

Key Words: Logistic, Organic Framework, Functional Areas of Logistics

Índice Geral

Dedicatória	ii
Agradecimentos	iii
Resumo	iv
Abstract	v
Índice Geral	vi
Índice de figuras	ix
Índice de tabelas	x
Lista de Apêndices e Anexos	xi
Lista de abreviaturas, siglas e acrônimos.....	xii
Capítulo Introdução.....	1
1.1 Enquadramento	1
1.2 Justificação do tema	1
1.3 Objetivos	2
1.4 Metodologia	3
1.5 Estrutura do trabalho.....	5
Capítulo 2 Logística	6
2.1 Conceito de Logística	6
2.2 Princípios da Logística.....	7
2.3 Funções Logísticas.....	7
2.3.1 Reabastecimento	8
2.3.2 Movimento e Transporte	8
2.3.3 Manutenção	9
2.3.4 Apoio Sanitário	9
2.3.5 Infra-estruturas	9
2.3.6 Aquisição, Contratação e Alienação	10
2.3.7 Serviços.....	10
2.4 Evolução do apoio logístico.....	10
Capítulo 3 Metodologia.....	12

3.1 Método.....	12
3.2 Procedimentos.....	12
3.3 Amostra e Material	13
3.4 Recolha de dados	14
Capítulo 4 As Funções Logísticas na Brigada Mecanizada.....	16
4.1 Generalidades.....	16
4.2 Reabastecimento	17
4.2.1 Responsabilidades na Função Logística Reabastecimento	17
4.2.2 Procedimentos na Função Logística Reabastecimento	20
4.3 Transportes.....	22
4.3.1 Responsabilidades na Função Logística Transportes.....	22
4.3.2 Procedimentos na Função Logística Transportes.....	24
4.4 Manutenção.....	26
4.4.1 Responsabilidades na Função Logística Manutenção	26
4.4.2 Procedimentos na Função Logística Manutenção	27
4.5 Apoio Sanitário	28
4.6 Serviços.....	29
4.7 Síntese Conclusiva	30
Capítulo 5 As Funções Logísticas nas Pequenas Unidades de Cavalaria da Brigada Mecanizada	32
5.1 Generalidades.....	32
5.2 Reabastecimento	33
5.3 Transportes.....	36
5.4 Manutenção.....	40
5.5 Apoio Sanitário	42
5.6 Serviços.....	43
5.7 Pessoal	43
5.8 Síntese Conclusiva	45
Capítulo 6 Logística nas Forças Nacionais Destacadas	47
6.1 Generalidades.....	47
6.2 Análise de Entrevistas	47
6.3 Síntese Conclusiva	51
Capítulo 7 Conclusões.....	52
Bibliografia	55

Apêndice A	1
Guião de Entrevista.....	1
Apêndice B	2
Entrevista Tenente Coronel Amaral Lopes	2
Apêndice C	5
Entrevista Major Guerra da Silva	5
Apêndice D	8
Entrevista Major Agostinho	8
Apêndice E	11
Entrevista Major Paz Lopes.....	11
Apêndice F	16
Entrevista Capitão Lemos	16
Apêndice G.....	18
Entrevista Major Pinto da Costa	18
Apêndice H.....	21
Entrevista Capitão Melo	21
Apêndice I	25
Entrevista Capitão Pereira	25
Apêndice J.....	27
Entrevista Capitão Cordeiro	27
Apêndice K.....	29
Entrevista Capitão Teixeira	29
Anexo A	1
Organigramas das Unidades em estudo	1
Anexo B	5
Princípios da Logística.....	5

Índice de figuras

Figura 1.1: Etapas do Procedimento segundo Quivy e Campenhoudt.....	3
---	---

Índice de tabelas

Tabela 3.1: Relação dos Oficiais entrevistados.....	14
Tabela 4.1: Tabela do nº de Viaturas do PelCLub nos QO 1.7.007 (1988) e QO Nº 08.01.19.....	24
Tabela nº 5.1 – Necessidades e Capacidades de Reab de Combustível no GCC segundo QO 1.7.007/EO (1988).....	37
Tabela nº 5.2 – Necessidades e Capacidades de Reab de Combustível no GCC segundo QO 24.0.05 (2009).....	38
Tabela 5.3: Necessidades de Combustível no ERec, segundo o QO 1.7.007/EO ERec (1988).....	38
Tabela 5.4: Necessidades de Combustível no ERec, segundo o QO 24.0.05 (2009).....	38
Tabela 5.5: Nº de homens no PelReab/ECS/GCC.....	44
Tabela 5.6: Pessoal com mais do que uma função de comando no QO Nº 24-0.03 (2009) e no QO Nº 24-0.05 (2009) (GCCe ERec respetivamente).....	44

Lista de Apêndices e Anexos

- Apêndice A – Guião de Entrevista
- Apêndice B – Entrevista Tenente Coronel Amaral Lopes
- Apêndice C – Entrevista Major Guerra da Silva
- Apêndice D – Entrevista Major Agostinho
- Apêndice E – Entrevista Major Paz Lopes
- Apêndice F – Entrevista Capitão Lemos
- Apêndice G – Entrevista Major Pinto da Costa
- Apêndice H – Entrevista Capitão Melo
- Apêndice I – Entrevista Capitão Pereira
- Apêndice J – Entrevista Capitão Teixeira
- Anexo A – Organigramas das Unidades em estudo
- Anexo B – Princípios da Logística

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

2BIMec – Segundo Batalhão de Infantaria Mecanizado

A/D – Apoio Direto

A/G – Apoio Geral

AM – Academia Militar

AApSvc – Área de Apoio de Serviços

ApSan – Apoio Sanitário

ApSvc – Apoio de Serviços

BAPSvc – Batalhão de Apoio de Serviços

BrigInd – Brigada Independente

BrigMec – Brigada Mecanizada

Cap - Capitão

CC – Carro de Combate

Cmdt - Comandante

CmdDestCmd – Comando e Destacamento de Comando

CMan – Companhia de Manutenção

CRT – Companhia de Reabastecimento e Transporte

CSan – Companhia Sanitária

DP – Depósito de Publicações

EqAlim – Equipas de Alimentação

EqReab – Equipas de Reabastecimento

EO – Encargo Operacional

EAC – Esquadrão de Apoio de Combate

ECC – Esquadrão de Carros de Combate

ECS – Esquadrão de Comando e Serviços

ERec – Esquadrão de Reconhecimento

EM – Estado-Maior

EME – Estado-Maior do Exército

EPC – Escola Prática de Cavalaria

FND – Força Nacional Destacada
GCC – Grupo de Carros de Combate
H – Hipóteses
IAEM – Instituto de Altos Estudos Militares
IESM – Instituto de Estudos Superiores Militares
LNA – Listas de Níveis de Apoio
LNO – Listas de Níveis Orgânicos
LR – Local de Reabastecimento
LRAg – Local de Reabastecimento de Água
LRCLubr – Local de Reabastecimento de Combustíveis e Lubrificantes
LRViv – Local de Reabastecimento de Víveres
LRnMat – Local de Reunião de Material
LRnM – Local de Reunião de Mortos
LRnSalv – Local de Reunião de Salvados
Maj - Major
ME – Manual Escolar
Man – Manutenção
M&T – Movimento e Transporte
EME – Ministério da Defesa Nacional
NAMSA – Nato Maintenance and Supply Agency
NC – Noções Complementares
NEP – Normas de Execução Permanente
PelApSvc – Pelotão de Apoio de Serviços
PelCLubr – Pelotão de Combustíveis e Lubrificantes
PelDedMan – Pelotão Dedicado de Manutenção
PelPS – Pelotão de Posto de Socorro
PelReab – Pelotão de Reabastecimento
PelSvcCamp – Pelotão de Serviços de Campanha
PelSvcGerEvac – Pelotão de Serviços Gerais e Evacuação
PelTG – Pelotão de Transportes Gerais
PU – Pequena Unidade
PMRCLubr – Postos Móveis de Reabastecimento de Combustíveis e Lubrificantes
PC – Posto de Comando

PDE – Publicação Doutrinária do Exército
QO – Quadro Orgânico
QOM – Quadro Orgânico de Material
QOP – Quadro Orgânico de Pessoal
Q.D – Questões Derivadas
Reab – Reabastecimento
RC – Regulamento de Campanha
S4 – Oficial de Logística
SecAlim – Secção de Alimentação
SecReab – Secção de Reabastecimento
SecrMan – Secretaria de Manutenção
SecrMun – Secretaria de Munições
SecrReab – Secretaria de Reabastecimento
TCA – Taxa de Consumo Autorizado
TRN – Taxas de Reabastecimento Necessário
TO – Teatro de Operações
TCor – Tenente-Coronel
TN – Território Nacional
Tpt – Transporte
VPO – Volante de Prontidão Operacional

Capítulo 1

Introdução

1.1 Enquadramento

Este trabalho, intitulado “Evolução doutrinária da Logística das Pequenas Unidades”, surge no âmbito dos cursos ministrados na Academia Militar (AM), nomeadamente do curso de Exército Armas. Pretende-se assim desenvolver um trabalho inserido na área do Exército Português, relacionando e aplicando matérias adquiridas durante os anos decorrentes na AM e ao mesmo tempo, explorar uma matéria de interesse para a instituição.

1.2 Justificação do tema

Em 2009 foram efetuadas alterações às orgânicas das várias Unidades que constituem o Exército Português, o que engloba não só os seus meios de manobra e apoio de combate como os de apoio de serviços.

Atualmente existe uma publicação relativa à temática da logística, a Publicação Doutrinária do Exército (PDE) 4-00 LOGÍSTICA elaborada em 2007. Esta, no entanto, não faz referência à logística das Pequenas Unidades (PU), mas neste âmbito existe uma publicação de 1982 denominada “Manual Escolar 3100 - Logística das Pequenas Unidades” que, tal como o nome indica aborda o tema em estudo. Identificamos assim o que parece ser um vazio na matéria após a publicação do manual em causa.

Dos dois anteriores parágrafos retiramos dois pontos importantes para este trabalho, primeiro, as alterações orgânicas e segundo, a ausência de publicações recentes que abordem a Logística das PU. Procuramos assim, a par do estudo da doutrina existente, analisar os vários Quadros Orgânicos (QO) do Grupo de Carros de Combate (GCC) e Esquadrão de Reconhecimento (ERec) entre 1988 e 2009, ambas Unidades da Brigada Mecanizada (BrigMec) e assim evidenciar potencialidades e/ou fragilidades na doutrina

existente e retirar conclusões que possam levar a uma melhoria da mesma. A escolha destas Unidades recai sobre alguns pontos a serem considerados, nomeadamente o facto de serem Unidades de Cavalaria, de ambas fazerem parte da mesma Brigada, estarem localizadas na mesma área geográfica que o Batalhão de Apoio de Serviços (BApSvc) dessa Brigada, e de uma apresentar-se como típica PU escalão Grupo e a outra de escalão Esquadrão.

1.3 Objetivos

O objetivo deste trabalho é analisar a doutrina existente sobre “Logística das Pequenas Unidades” e, face à nova estruturação do Exército Português, quais as implicações para o funcionamento das unidades escalão Grupo e unidades escalão Esquadrão, mais especificamente o GCC e o ERec. Para tal vamos basear o nosso estudo nos QO destas unidades com principal foco nos datados de 1988 e de 2009. Chamamos ainda a atenção ao leitor que os QO de 1988 são os QO de Material (QOM.) e que os números de pessoal apresentados ao longo do trabalho são deduzidos da quantidade de material individual.

Relativamente aos manuais utilizados o nosso foco foi para o manual já referido anteriormente datado de 1982. No entanto as referências a conceitos foram feitas segundo o PDE 4-00 de maneira a aproximar o máximo possível da atualidade. Procurámos ainda completar os procedimentos indicados no dito manual com informação retirada das Normas de Execução Permanente (NEP) elaboradas pelas unidades em questão e outras publicações que permitissem uma melhor compreensão dos mesmos.

Durante a elaboração do trabalho tivemos necessidade de tratar o BApSvc, por ser o elemento de ligação e quem providencia o apoio de serviços às PU em estudo. Assim e à semelhança do que se passa com a Logística das PU, baseámo-nos no Regulamento de Campanha (RC) do BApSvc que também data de 1982. Já os QO utilizados foram essencialmente os de 1988 e os de 2011.

1.4 Metodologia

Para a elaboração deste trabalho procurámos seguir a metodologia descrita no Manual de Investigação em Ciências Sociais (2008) da autoria de Quivy e Campenhoudt e que vem expressa na figura nº 1 e ainda do Guia Prático sobre a Metodologia Científica (2008) da autoria de Manuela Sarmento.

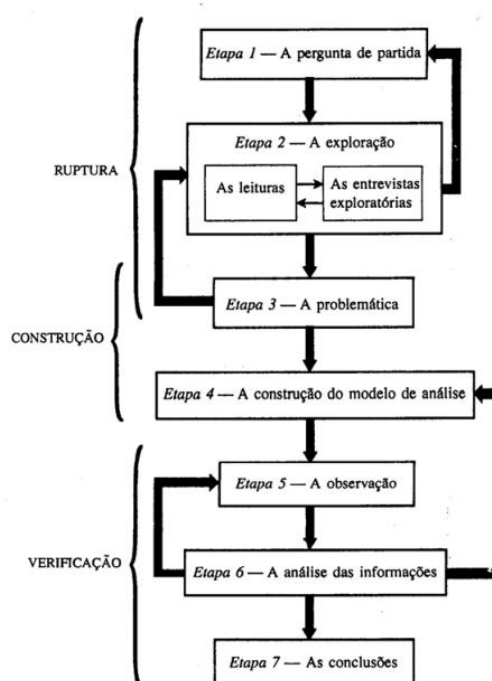


Figura nº 1.1 – Etapas do Procedimento segundo Quivy e Campenhoudt

Fonte: Quivy & Campenhoudt (2008, p.48)

Tal como podemos observar na figura nº 1.1, a primeira etapa é a construção da pergunta de partida, “ (...), o investigador deve obrigar-se a escolher rapidamente um primeiro fio condutor tão claro quanto possível, de forma que o seu trabalho possa iniciar-se sem demora e estruturar-se com coerência.” (Quivy & Campenhoudt, 2008, p.31, 32) Assim, a pergunta de partida ou Questão Central que acompanha este trabalho desde o início é: A nova Estrutura Orgânica do ERec e do GCC está adaptada à doutrina (portuguesa) da Logística das Pequenas Unidades (datada de 1982)?

“As operações de leitura visam essencialmente assegurar a qualidade da problematização, ao passo que as entrevistas e os métodos complementares ajudam especialmente o investigador a ter um contacto com a realidade vivida pelos actores

sociais.” (Quivy & Campenhoudt, 2008, p.49) Em consonância com esta afirmação foi efetuada uma pesquisa inicial nas Bibliotecas da AM e do Instituto de Estudos Superiores Militares (IESM) para a obtenção de publicações e artigos que abordam a temática em estudo, assim como conversas informais sobre a mesma com vários Oficiais do Exército. Da leitura efetuada conseguiu-se retirar desde logo a ausência de publicações recentes, o que levou à necessidade da deslocação até à Escola Prática de Cavalaria (EPC) e das PU em estudo na tentativa de procurar mais informação. Das várias entrevistas exploratórias, efetuadas não só no início da investigação como ao longo de todo o processo, retiraram-se indicações e observações sobre a temática e inclusive sobre o trabalho em si e que basicamente serviram de guia para a elaboração do mesmo.

Todo este trabalho exploratório permitiu que fossem elaboradas Questões Derivadas (QD) e Hipóteses (H) que procuram canalizar o estudo da temática de encontro a conclusões que permitam responder à Questão Central. Sendo elas:

QD 1 - Como é que o ERec interage com o BApSvc?

H 1 – Efetua os seus pedidos e procedimentos logísticos como se fosse um grupo, tal como está descrito nos manuais de 1982.

H 2 – Efetua esses pedidos e procedimentos logísticos de uma maneira que se diferencia das referidas no manual exactamente por ser uma Unidade Escalão Esquadrão.

QD 2 - A aquisição do Leopard 2A6 para as PU em estudo, implica alterações em que Funções Logísticas?

H 3 – A aquisição dos Leopard 2A6 leva a alterações significativas no apoio logístico das PU apenas na área da Manutenção.

H 4 – A aquisição dos Leopard 2A6 leva a alterações significativas no apoio logístico das PU, nomeadamente nas Funções Logísticas Reabastecimento, Transporte e Manutenção.

QD 3 - Os QO de 2009 contemplam material e funções acumuladas que não são estipuladas nem pelos manuais de 1982 nem pelos QO de 1988, quais as implicações dessas alterações?

H 5 – Os novos materiais são adequados e inclusive facilitam o apoio logístico.

H 6 – As funções acumuladas levam a uma economia de meios a ser utilizada e possivelmente ampliada a outras funções.

H 7 – As funções acumuladas levam a uma sobrecarga dos intervenientes que poderá prejudicar o seu prestamento no campo de batalha.

H 8 – Os novos materiais são inadequados à doutrina em estudo, criando mais obstáculos do que propriamente aligeirar o apoio logístico.

1.5 Estrutura do trabalho

O corpo deste trabalho divide-se em 7 Capítulos.

O Capítulo 1 é a Introdução ao trabalho elaborado, composto por 5 Subcapítulos. O Capítulo 2 fornece conceitos e uma breve síntese histórica com o intuito de realçar a importância da Logística nas Operações. No Capítulo 3 debruçamo-nos sobre a metodologia utilizada para a elaboração do trabalho. Os Capítulos 4 e 5 são dedicados às Funções Logísticas, o primeiro aborda de uma maneira geral dentro da BrigMec e o segundo mais focado nas PU. Nestes dois Capítulos foram, sempre que possível, utilizados os números de pessoal em Ordem de Batalha dos Q.O.: Também aqui foram ignorados os meios de Transmissões dado ser um assunto muito específico e com órgãos próprios à semelhança do Apoio Sanitário, no entanto, ao contrário do Apoio Sanitário não se constitui Função Logística. O Capítulo 6 aborda sucintamente a temática da Logística nas Forças Nacionais Destacadas (FND). Através da análise de entrevistas estruturadas efetuadas a uma amostra de 10 oficiais, que tiveram funções de Oficial de Logística ou comandantes dos módulos de apoio, verificamos se os manuais de 1982 são utilizáveis no planeamento do apoio logístico e se os QO atuais permitem uma reorganização das PU para estas missões. No Capítulo 7 debruçamo-nos sobre as conclusões do trabalho, elaborámos algumas propostas de investigação relacionadas com a temática do mesmo e apresentamos ainda algumas dificuldades apresentadas durante a sua elaboração.

Capítulo 2

Logística

2.1 Conceito de Logística

Uma das grandes preocupações de qualquer chefe militar, sempre foi alimentar as suas tropas. Enquanto, que as primeiras inquietações iam de encontro à alimentação dos homens, o que se mantém ainda hoje, com a evolução do armamento observa-se também uma necessidade de providenciar às forças em combate munições e material para fazer face aos gastos e perdas em combate.

Esta crescente “complexidade das operações militares, por um lado, e a dificuldade na obtenção e distribuição dos diferentes recursos, por outro, obrigaram à criação de órgãos próprios, destinados a assegurar o eficiente apoio material às Forças Armadas.” (Estado Maior do Exército [EME], 2007a, p.1-1). Ora a “ (...) Logística está inserida no seio da Administração¹, abrangendo todos os problemas ligados à finalidade de fazer viver as tropas e «alimentar o combate».” (EME, 2007a, p.1-2).

Esta é uma maneira simples e generalista do conceito/definição de Logística, pois esta é aplicada de maneiras diferentes, depende do nível² em que são conduzidas as operações militares. “O nível estratégico e o operacional focam-se no apoio à guerra e campanhas, enquanto que o nível tático é concebido mais para apoio à condução das operações ao nível das unidades táticas propriamente ditas.” (EME, 2007a, p.2-1).

É exatamente o nível tático que nos interessa em particular para este trabalho. Como tal, a Logística ao nível tático é o “ (...) conjunto de procedimentos doutrinários no âmbito

¹ Segundo o PDE 4-00 (2007a) é um ramo do conhecimento militar que “Compreende o conjunto de actividades militares de planeamento, organização, direcção e controlo com incidência nos campos do pessoal, do material e do financeiro, mas fora dos âmbitos da Tática e da Estratégia. A Administração obtém, fornece e mantém os meios humanos, materiais e financeiros necessários à condução das operações militares.” (p. 1-2)

² Segundo o Dicionário Online da Porto Editora (2012) nível é cada um dos graus de um grupo organizado segundo uma ordem hierárquica. Dentro das operações militares existem três níveis, o estratégico, o operacional e o tático.

das organizações e das funções logísticas estabelecidas, dependendo do escalão da força. (...) é sua responsabilidade desenvolver e manter o máximo de potencial de combate.” (EME, 2007a, p.2-3).

Concluindo “ (...) Logística é a ciência do planeamento e da execução de movimentos³ e sustentação⁴ de forças.” (EME, 2007a, p.2-3).

2.2 Princípios da Logística

Toda a doutrina do Exército Português assenta em princípios, isto com vista a fornecer um guia a todos os militares, em planeamento e em condução das operações. A Logística, que tem a “ (...) missão de garantir todos os meios necessários para concretizar as operações definidas pela Estratégia e pela Tática.” (EME, 2007a, p.1-2), não foge a este aspeto, tendo, segundo a PDE 4-00 Logística (2007a), nove princípios em que se baseia a sua atividade:

É também devido às características do apoio necessário ao campo de batalha moderno que advêm as dificuldades da Logística e, simultaneamente, a sua grande importância. No sentido de minimizar essas dificuldades e facilitar o cumprimento da missão da Logística, o Exército Português considera os seguintes princípios: Integração; Unidade de Comando; Interdependência com a Manobra; Provisão e Suficiência; Economia; Flexibilidade; Simplicidade; Visibilidade e Transparência; Sinergia.

2.3 Funções Logísticas

No âmbito da Logística, existem variadas tarefas que convergem para um apoio eficaz às operações. E devido a essa diversidade, “ (...) tornou-se necessário agrupá-las de forma a tornar possível uma especialização, facilitando o seu planeamento, controlo e

³ “ (...) toda a actividade necessária para transferir de localização Forças/Unidades, nomeadamente o seu pessoal, material e abastecimentos (...) ” (MDN, 2007a, p.2-3)

⁴ “ (...) actividades orientadas para disponibilizar no local, no momento, na quantidade e com as especificidades adequadas, os abastecimentos e serviços necessários à realização das missões atribuídas (...) ” (MDN, 2007a, p. 2-3)

execução; surgiu, assim, aquilo a que se convencionou chamar Funções Logísticas.” (EME, 2007a, p. 4-1).

As Funções Logísticas são um conjunto de actividades afins que concorrem para a mesma finalidade. Incluem actividades e/ou procedimentos no âmbito da Logística (...) Presentemente são consideradas as seguintes: Reabastecimento; Movimentos e Transporte; Manutenção; Apoio Sanitário; Infra-estruturas, Aquisição, Contratação e Alienação; e Serviços. (EME, 2007a, p. 4-1).

2.3.1 Reabastecimento

(...) Reabastecimento abrange todas as actividades que se destinam a fornecer, em tempo, os abastecimentos de todas as classes, necessários para assegurar a sustentação da força. Sustentação essa materializada num conjunto de artigos necessários para equipar, manter e fazer actuar as tropas. (...) a função logística Reabastecimento inclui todas as actividades cujo objectivo é fornecer abastecimentos no momento e local oportunos e na quantidade necessária. (EME, 2007a, p.5-1)

2.3.2 Movimento e Transporte⁵

A rapidez com que as tropas em campanha podem ser deslocadas e concentradas tem sido, e continuará a ser, um factor de importância fundamental para o sucesso de qualquer operação. (...)

A missão no âmbito dos M&T comporta o planeamento, a direcção e o controlo dos meios de transporte e necessidades a estes associados, com o objectivo de deslocar pessoal, material e abastecimentos para um determinado local, em tempo e nas quantidades desejadas, nas necessárias condições de operacionalidade e da forma mais económica, tendo em vista a satisfação operacional da missão. (EME, 2007a, p.6-2)

⁵ Segundo o PDE 4-00 LOGÍSTICA (2007a), entende-se por movimento “ (...) como toda a actividade necessária para transferir de localização Forças/Unidades (...) ” e por transporte “ (...) a utilização dos meios convenientes para deslocar pessoal, material e abastecimentos (...) ”

2.3.3 Manutenção

“Conjunto de actividades com a finalidade de manter (conservar) o equipamento (material) em condições de operacionalidade e restaurar tal condição ao equipamento que não se encontra operacional.” (EME, 2007a, p.4-2)

“Actualmente, o apoio de manutenção é prestado o mais à frente possível, devendo ser planeado pormenorizadamente e executado por mecânicos treinados, especializados no uso de técnicas de diagnóstico próprias, equipados com ferramentas adequadas e com possibilidade de recurso oportuno aos sobressalentes necessários” (EME, 2007a, p.7-1)

2.3.4 Apoio Sanitário

“Conjunto de actividades de carácter sanitário que têm por finalidade o aprontamento, a preservação dos efectivos e a recuperação dos indisponíveis.”⁶ (EME, 2007a, p.4-2)

“O Apoio Sanitário está organizado em cinco escalões decuidados médicos (...) Cada escalão reflecte um acréscimo nas capacidades sanitárias mas mantém as capacidades encontradas no escalão precedente.” (EME, 2007a, p.8-3, 8-4)

Segundo a PDE 4.00 LOGÍSTICA (2007a) o apoio sanitário em operações da OTAN é organizado em ROLE 1, 2, 3 e 4.

2.3.5 Infra-estruturas

“Conjunto de actividades exercidas no sentido de dotar todos os intervenientes com as instalações necessárias.” (EME, 2007a, p.4-2)

A intenção desta função durante o planeamento de uma operação é “ (...) avaliar e estimar as necessidades logísticas e operacionais em termos de infra-estruturas face às

⁶ Segundo o PDE 4-00 LOGÍSTICA (2007a), entende-se por Indisponível “ (...) qualquer efectivo cujo estado físico exija cuidados sanitários abrangendo os feridos e doentes em resultado da acção de combate, assim como os feridos e doentes cujo estado não resulta da acção directa do combate.”

existentes. Da relação anterior determinam-se as infra-estruturas em falta, as quais deverão ser adquiridas, contratadas, construídas, recondicionadas ou rearranjadas.” (EME, 2007a, p.4-2)

2.3.6 Aquisição, Contratação e Alienação

“Conjunto de actividades destinadas a assegurar o acesso aos recursos materiais e serviços necessários, (...)” (EME, 2007a, p.4-2)

“A função logística Aquisição, Contratação e Alienação assume relevância para o sucesso do apoio às forças, dado que da sua acção depende a execução das outras funções logísticas.” (EME, 2007a, p10-1)

“As actividades de aquisição, contratação e alienação devem iniciar-se, de modo geral com a maior antecipação possível, tendo em atenção as necessidades determinadas pelas outras funções logísticas (...)” (EME, 2007a, p10-1)

2.3.7 Serviços

“Conjunto de actividades logísticas não integradas nas restantes funções logísticas e que visam a vida e o bem-estar dos militares e o apoio a outras funções logísticas. (EME, 2007a, p.4-3)”

Segundo a PDE 4-00 (2007a) são exemplo destas atividades Banhos e Troca de Fardamento, Cantinas, Descontaminação, Fabrico de Pão, Lavandaria e Renovação de Têxteis, Produção e Distribuição de Energia, Purificação de Água e Recolha de Material, incluindo atividades de Salvados.

2.4 Evolução do apoio logístico

A manutenção dos exércitos sempre foi um dos grandes problemas durante operações militares e, tal como Keegan (2009, p.95) afirma na sua obra “Como alimentar, como abrigar, como deslocar um exército no campo de batalha, constituem hoje os

principais, mais importantes e mais persistentes problemas com que um comandante se depara.”

A evolução da tecnologia, e consequentemente dos exércitos e da maneira de conduzir a guerra, é acompanhada pelos meios e procedimentos para os manter. Segundo o manual de Logística I da AM, “O apoio às operações foi, durante séculos, garantido de uma forma expedita, normalmente através do saque.” (Manual de Logística, n.d., p.2), existindo ainda outras medidas como “ (...) equipas de contramestres que melhor operacionalizavam o sistema logístico, por se deslocarem à frente das tropas, por adquirirem todos os suprimentos necessários e de montarem armazéns avançados no trajecto (...) ” (Manual de Logística, n.d., p.2) ou ainda “A data das campanhas estava condicionada à época das colheitas de modo a dispor de maior quantidade de víveres.” (Manual de Logística, n.d., p.2). Como se pode ver a grande preocupação era a alimentação das forças. Com o aparecimento da pólvora e das armas de fogo, uma nova preocupação nasceu nomeadamente o “ (...) transporte crescente de armamentos mais pesados e em maior número, com a correspondência em munições e sobressalentes.” (Manual de Logística, n.d., p.3). No entanto, apesar da manutenção dos exércitos ser uma preocupação, apenas com a Primeira e Segunda Guerra Mundiais é que o apoio logístico recebe o merecido reconhecimento tal como vem explícito no manual da cadeira de Logística I da AM

Se a I Guerra Mundial trouxe o reconhecimento da importância da Administração no seu conceito mais alargado, a II Guerra Mundial veio consagrar a importância desse ramo do conhecimento militar. (...) A complexidade das operações militares, por um lado, e a dificuldade na obtenção e distribuição dos diferentes recursos, por outro, exigem a criação de órgãos próprios. (Manual de Logística, n.d., p.5)

Capítulo 3

Metodologia

3.1 Método

Dos vários métodos apresentados por Sarmento (2008) utilizámos dois que nos pareceram mais adequados ao tema do trabalho, sendo eles o método inquisitivo e o método dedutivo. O primeiro “ (...) baseado no interrogatório escrito ou oral.” (Sarmento, 2008, p.4) e o segundo “(...) que se baseia num raciocínio que parte do geral para o particular.” (Sarmento, 2008, p.5).

Utilizámos o método dedutivo dada a necessidade de analisar os QO das unidades em estudo e verificar se estes se conseguem adequar e cumprir com os procedimentos logísticos.

A necessidade da utilização do método inquisitivo está relacionada com o facto de procurarmos informações específicas sobre a temática da Logística nas FND que pudessemos relacionar com a temática analisada nos Capítulos 4 e 5 relativos ao referido no parágrafo anterior

3.2 Procedimentos

No que toca à recolha de dados, além do já referido método inquisitivo, incidimos essencialmente na análise de documentação. Foram analisados manuais que abordam a Logística das PU, publicações elaboradas pelas PU envolvidas no estudo e informações orgânicas das mesmas assim como manuais técnicos de variado material. Para tal foi necessário efetuar uma pesquisa bibliográfica nas Bibliotecas da AM e do IESM.

O deslocamento ao Quartel de Cavalaria na BrigMec foi efetuado pelo facto de ser a unidade que abrange tanto o GCC como o ERec. Aí a recolha de dados focou-se na observação das viaturas existentes nas unidades, pesquisa de publicações e NEP elaboradas por estas unidades referidas anteriormente.

Para o método inquisitivo preferimos efetuar entrevistas estruturadas. Segundo Freixo (2011), neste tipo de entrevista segue-se um guião de perguntas elaboradas previamente e onde não existe alteração das mesmas, desta maneira, obtemos respostas de diferentes pessoas que podem ser colocadas lado a lado e comparadas já que as perguntas são iguais para todos. Seguimos este modelo com o objetivo de procurar informação específica e concreta sobre determinados pontos na temática da Logística, nomeadamente onde está colocado o pessoal que constitui os módulos logísticos e como se processam as funções logísticas nas FND. Como tal, o guião de entrevista foi enviado aos entrevistados antes de se efetuar a mesma para que estes se pudessem preparar e ter respostas o mais completas possível.

3.3 Amostra e Material

A escolha dos entrevistados seguiu um conjunto de parâmetros previamente definidos pelo autor deste trabalho. Estes elementos teriam de ser Oficiais do Exército Português e ter desempenhado funções ou como Oficiais de Logística (S4) ou como Comandantes (Cmdt) das Companhias de Apoio de FND. Seguidamente, procurámos elementos díspares, isto é, em períodos temporais diferentes, Teatros de Operações (TO) diferentes e até na mesma FND mas com funções distintas, como podemos observar na Tabela nº 3.1. Todos estes parâmetros permitem-nos obter um amplo conjunto de perspetivas relativos à mesma temática.

Quanto ao material, utilizámos o guião de entrevista⁷ e o Gravador *Philips Voice Tracer LFH0612*. O guião de entrevista é constituído por uma introdução ao tema e aos tópicos da entrevista e também por onze perguntas.

⁷ Ver Apêndice B

Tabela nº 3.1 – Relação dos Oficiais entrevistados

Posto	Nome	Força⁸	Período Temporal	TO	Função
TCor	Amaral Lopes	2º BIMec	Jul97/Jan98	Bósnia - Herzegovina	S4
Maj	Guerra da Silva	2º BIMec/KFOR	Mar07/Ser07	Kosovo	S4
Maj	Agostinho	BrigInt/KFOR	Out08/Mar09	Kosovo	S4
Maj	Paz Lopes	2º BIMec/KFOR	Mar11/Set11	Kosovo	S4
Cap	Lemos	2º BIMec/KFOR	Mar11/Set11	Kosovo	Cmdt Companhia de Apoio
Maj	Pinto da Costa	GAM/KFOR	Set11/Mar12	Kosovo	S4
Cap	Melo	GAM/KFOR	Set11/Mar12	Kosovo	Cmdt Companhia de Apoio
Cap	Cordeiro	UNENG11/UNIFIL	Jan12/Jun12	Líbano	Cmdt do Destacamento de Apoio de Serviços
Cap	Pereira	1ºBI/KFOR	Mar12/Set12	Kosovo	S4
Cap	Teixeira	1ºBI/KFOR	Mar12/Set12	Kosovo	Cmdt Companhia de Apoio

3.4 Recolha de dados

A recolha de dados, como já foi referido anteriormente, foi efetuada através de entrevistas cujas perguntas foram enviadas previamente aos entrevistados. O envio das perguntas para os entrevistados foi realizado com duas semanas de antecedência via correio eletrónico. As entrevistas decorreram nos locais de trabalho dos elementos que constituem a amostra para que estes se sentissem o mais à vontade possível. Antes do início de cada entrevista houve sempre um momento de interação num local público, como o bar das unidades em que os entrevistados estavam colocados para se criar um ambiente de maior confiança e à vontade entre entrevistado e entrevistador.

No início das entrevistas, comecei por me apresentar e referir o que pretendia com a entrevista, salientando, uma vez mais, as razões para efetuá-la. Foi pedida autorização para gravar todas as entrevistas, sendo que só após ser concedida a autorização é que se deu início à entrevista em si seguindo o guião já referido.

No final, agradeceu-se a participação dos entrevistados e manteve-se em aberto a possibilidade dos oficiais continuarem a colaborar para a realização deste trabalho. Todas

⁸ Neste ponto referimo-nos à unidade que aprontou a missão em que o entrevistado participou.

as entrevistas foram transcritas através de um processador de texto (MSWord). Cada transcrição foi enviada para o respetivo oficial entrevistado para lhe dar conhecimento do conteúdo apreendido e apto a ser analisado para este estudo.

Deixamos ainda uma chamada de atenção para o facto de algumas das entrevistas terem sido respondidas por correio eletrónico pois os entrevistados encontravam-se em missão nos TO do Kosovo e do Líbano.

Capítulo 4

As Funções Logísticas na Brigada Mecanizada

4.1 Generalidades

O manual utilizado para a elaboração deste capítulo data de 1982 e, como tal “Este regulamento estabelece os procedimentos de actuação do Batalhão de Apoio de Serviços (BApSvc) das Brigadas Independentes (BrigInd).” (EME, 1982, p.I-1). No entanto, o que se pretende é, à luz da doutrina de 1982, analisar os QO, neste caso os referentes ao BApSvc, de 1988 até aos mais atuais que datam de novembro de 2011.

Este capítulo foca-se essencialmente no BApSvc e nos procedimentos levados a cabo em cada uma das Funções Logísticas, que se traduzem nos subcapítulos seguintes.

Na BrigMec, uma das unidades responsáveis pelo apoio logístico é o BApSvc, sendo que “O Comandante do BApSvc é o principal responsável pela execução do apoio de serviços da BrigInd e auxilia o Estado-Maior (EM) desta na elaboração do correspondente planeamento.” (EME, 1982, p.II-1). O BApSvc tem como missão “Fornece apoio de serviços a todos os elementos orgânicos e de reforço da BrigInd, compreendendo reabastecimento, transporte, manutenção, serviços de campanha, evacuação e hospitalização, administração de pessoal e financeira.” (EME, 1982, p.III-1). Missão esta que se mantém atual e é referida no QO N° 08.01.19 (2011), no entanto, esse apoio de serviços refere-se apenas ao Reabastecimento (Reab), Transporte (Tpt) e Manutenção (Man), sendo o Apoio Sanitário (ApSan) e Administração de Pessoal e Financeira deixadas de fora uma vez que as companhias responsáveis não fazem parte da orgância do BApSvc.

4.2 Reabastecimento

4.2.1 Responsabilidades na Função Logística Reabastecimento

O BApSvc deve:

“ (1) Assegurar o reabastecimento de apoio directo dos abastecimentos necessários à BrigInd com excepção de equipamento de lançamento aéreo, material criptográfico, água, munições e aeronaves e o seu equipamento;

(2) Controlar o reabastecimento de munições;” (EME, 1982, p.III-1)

Para tal, possui na sua orgânica elementos responsáveis por esta Função Logística, dos quais fazem parte elementos do Comando e Destacamento de Comando (CmdDestCmd), Companhia Sanitária (CSan), Companhia de Reabastecimento e Transporte (CRT) e Companhia de Manutenção (CMan).

Dentro do CmdDestCmd temos com responsabilidades na Função Logística Reab: a Secretaria de Reabastecimento (SecrReab), a Secretaria de Manutenção (SecrMan) apenas no que toca à Classe IX⁹ e a Secção de Munições (SecMun) apenas no que toca à Classe V¹⁰.

A SecrReab:

- Determina as necessidades, elabora requisições, acciona e coordena a distribuição de todos os abastecimentos necessários à Brig (...);
- Propõe e controla os artigos da Lista de Níveis de Apoio¹¹ e controla os artigos de material pronto para o serviço;
- Compila e processa dados estatísticos para efeitos de planeamento e previsão de necessidades de abastecimentos; (EME, 1982, p.III-6)

A SecrMan no que toca ao Reab:

⁹ Segundo a PDE 4-00 (2007a) “Todos os sobressalentes e componentes necessários para o apoio de manutenção a todo o equipamento, incluindo colecções para reparação, conjuntos e subconjuntos (excepto os específicos do material sanitário) ”

¹⁰ Segundo a PDE 4-00 (2007a) “Munições de todos os tipos (incluindo armas químicas, bacteriológicas e especiais), bombas, explosivos, minas, espoletas, detonadores, artifícios pirotécnicos, mísseis, foguetes, compostos propulsores e outros artigos afins.”

¹¹ Segundo a PDE 4-00 (2007a) “Relação de todos os artigos cuja posse é autorizada em unidades de apoio de serviços de um dado escalão, para cumprimento da sua missão de reabastecimento.”

Compila e processa dados estatísticos para efeitos de planeamento e previsão de necessidade. Propõe, para os abastecimentos da Classe IX, Listas de Níveis de Apoio (LNA) para a Brig e Listas de Níveis Orgânicos¹² (LNO) para as Unidades bem com Listas do Volante de Prontidão Operacional¹³ (VPO). (EME, 1982, p.III-7)

A SecMun “Mantém os registos das dotações de munições, créditos¹⁴, débitos e consumos para todas as Unidades apoiadas, incluindo dotações orgânicas¹⁵, munições para instrução, necessidades para acções especiais, TCA¹⁶, Taxas de Reabastecimento Necessário (TRN)¹⁷ e elementos necessários sobre munições especiais.” (EME, 1982, p.III-12).

A CSan na área do Reab tem como responsável a Secção de Reabastecimento e Manutenção de Material Sanitário que “(...) efectua todas as actividades relacionadas com a obtenção, armazenagem e distribuição dos abastecimentos da Classe VIII¹⁸ (material sanitário) a toda a Brig.” (EME, 1982, p.III-29)

Na CRT, o Pelotão de Reabastecimento (PelReab) “(...) recebe, armazena temporariamente, reparte e fornece abastecimentos das Classes I¹⁹, II²⁰, IV²¹, VI²² e VII²³,

¹² Segundo a PDE 4-00 (2007a) “Relação de abastecimentos essenciais ao combate (excepto Classe V) cuja posse é autorizada a uma unidade, a fim de garantir a sua contínua operacionalidade.”

¹³ Segundo a PDE 4-00 (2007a) “É uma quantidade de artigos completos principais, considerados essenciais para o cumprimento da missão e significativos em termos de manutenção, estabelecida nas unidades de Manutenção Intermédia de A/D, sendo usado como substitutos de artigos idênticos não operacionais (...)”

¹⁴ Segundo a PDE 4-00 (2007a) “É uma quantidade específica de munições que durante um período de tempo determinado se encontra à ordem de um comandante tático.”

¹⁵ Segundo a PDE 4-00 (2007a) “É a quantidade de munições fixadas pelo Quadro Orgânico (QO) de uma unidade e que esta deverá sempre reconstituir após consumo parcial ou total.”

¹⁶ Taxa de Consumo Autorizado, segundo a PDE 4-00 (2007a) “É a quantidade de munições que pode ser atribuída a uma unidade, para um dado período de tempo, tendo em conta as disponibilidades em abastecimentos, transporte, ou instalações.”

¹⁷ Segundo a PDE 4-00 (2007a) “É a quantidade de munições calculada como necessária para garantir a continuidade das operações de uma unidade, sem restrições e durante um período de tempo especificado”

¹⁸ Segundo a PDE 4-00 (2007a) “Material sanitário, incluindo os respectivos sobressalentes.”

¹⁹ Segundo a PDE 4-00 (2007a) “Viveres e artigos de higiene e bem-estar gratuitos. Nesta classe incluem-se os artigos necessários à actividade «alimentação» inserida na função Serviços.”

²⁰ Segundo a PDE 4-00 (2007a) “Vestuário, fardamento, equipamento individual, material de bivaque, colecções orgânicas de ferramentas, ferramentas manuais e abastecimentos para administração interna das instalações.”

no âmbito da responsabilidade da Companhia.” (EME, 1982, p.III-37). Isto só é possível porque também “(...) instala e opera LR²⁴ para os abastecimentos das Classes I e VI e II, IV e VII e um LRnSalv²⁵.” (EME, 1982, p.III-41)

Ainda na CRT, temos o Pelotão de Combustíveis e Lubrificantes (PelCLub) que “(...) recebe, armazena e fornece todos os abastecimentos da Classe III²⁶ necessários à Brig.” (IAEM, 1982, p.III-38)

A CMan possui também ela um PelReab cuja função “(...) inclui todas as operações de reabastecimento técnico relacionadas com a obtenção, prestação de contas, armazenagem e fornecimento de peças sobressalentes autorizadas para manutenção de materiais; controlo de artigos do VPO.” (EME, 1982, p.III-56)

Da análise dos vários QO do BApSvc podemos observar algumas alterações ao longo dos mesmos, no entanto, essas alterações limitam-se à alteração da orgânica dos elementos responsáveis, como por exemplo no, PelReab/CRT, em que no QO 24.0.09 (2006) deixam de existir a Secção de Apoio Técnico e a Secção de Armazenagem e são criadas Secções de Reab (SecReab) divididas em várias classes. Nos posteriores QO, uma das Secções, a SecReab Cl III, que tinha substituído o PelCLub anterior dá novamente lugar a um PelCLub com uma orgânica diferente que aquele dos QO anteriores a 2006, passando a ter duas SecReab responsáveis pela Cl III, uma para os artigos embalados e outra para os artigos a granel. Na CMan, o PelReab mantém-se e são adicionadas Equipas de Reab (EqReab) a todos os Pelotões Dedicados e Secções Dedicadas do 5º Pelotão Dedicado de Manutenção (PelDedMan). As SecrReab, SecrMan e SecMun são elementos

²¹ Segundo a PDE 4-00 (2007a) “Material de Construção, incluindo equipamento instalado e todos os materiais de organização do terreno e de fortificação.”

²² Segundo a PDE 4-00 (2007a) “Artigos para uso individual privado, não especificamente militar, para venda aos militares. (...)”

²³ Segundo a PDE 4-00 (2007a) “Artigos completos principais (combinações finais de produtos acabados que se encontram prontos para utilização) como, por exemplo, carros de combate, rampas de lançamento de mísseis, viaturas e oficinas móveis.”

²⁴ LR – Local de Reabastecimento “(...) armazena e fornece uma gama de abastecimentos, que se limita aos de mais frequente procura por parte das unidades utentes. Sendo um órgão montado por unidades de reabastecimento de A/D, ele executa fornecimentos directamente às unidades utentes.” (EME, 2007a, p.5-15)

²⁵ LRnSalv – Local de Reunião de Salvados

²⁶ Segundo a PDE 4-00 (2007a) “Combustíveis, óleos e lubrificantes (...)”

que se mantêm em todos os QO. Quanto à CSan, a diferença está em que esta deixa de responder ao BApSvc.

4.2.2 Procedimentos na Função Logística Reabastecimento

A doutrina em estudo mostra que os procedimentos para o Reab dos abastecimentos de Classe I são os mesmos que para Classe VI e que “Estes abastecimentos são fornecidos com base em relatórios de efectivos e não necessitam de pedidos de rações diárias.” (EME, 1982, p. III-41).

Ora quem está responsável pelo aspeto administrativo deste procedimento é a SecrReab que “Propõe os níveis a manter nas Unidades apoiadas, determina as necessidades, propõe dotações e medidas de controlo, aconselha sobre a recepção, armazenagem, transporte e fornecimento dos abastecimentos destas Classes.” (EME, 1982, p. III-8). Já a montagem do Local de Reabastecimento (LR), como vimos anteriormente, é responsabilidade do PelReab. O PelReab, segundo o RC do BApSvc (1982), recebe os abastecimentos do escalão superior no Local de Reabastecimento de Víveres (LRViv) da Brig, que utiliza os seus próprios meios para essa tarefa, sendo que o pelotão reparte em lotes para serem distribuídos às unidades da Brig. Isto pode acontecer por fornecimento no Órgão²⁷ ou na Unidade²⁸.

Tal como para os abastecimentos da Classe I, os de Classe II, IV e VII são geridos pela SecrReab e é também o PelReab que é responsável pela sua receção, armazenamento e fornecimento, tal como foi descrito no Item de Capítulo 4.2.1.

A gestão dos abastecimentos de Classe III é segundo o RC do BApSvc (1982) responsabilidade da SecrReab, no entanto o responsável pela receção, armazenamento, fornecimento e qualidade dos mesmos, ao contrário da maioria dos abastecimentos, é o PelCLub. Para tal, a sua Secção de Armazenagem e Expedição “Instala e opera, normalmente, um LRCLubr²⁹ na AApSvcBrig. Tem capacidade para, por períodos

²⁷ Segundo o PDE 4-00 (2007a) “A unidade a reabastecer levanta os abastecimentos de que necessita no órgão de reabastecimento que a apoia, empregando meios de transporte orgânicos.”

²⁸ Segundo o PDE 4-00 (2007a) “O órgão de reabastecimento entrega os abastecimentos na unidade a reabastecer, sendo os meios de transporte para apoio à distribuição da sua responsabilidade.”

²⁹ LRCLub – Local de Reabastecimento de Combustíveis e Lubrificantes

limitados, instalar e operar, no máximo dois PMRCLub³⁰. Assegura a armazenagem temporária de abastecimentos da Classe III bem como a transfeza de combustíveis a granel.” (EME, 1982, p.III-39). O seu homónimo no QO 08.01.19 (2011) é a Secção de Expedição.

Como já foi referido no Item de Capítulo 4.2.1. a SecMun é responsável pelo Reab de abastecimentos da Classe V. Segundo o RC do BApSvc (1982) não só mantém os registos como é responsável pela autenticação das Ordens de Transporte, sendo esta a sua intervenção nesta Classe de abastecimentos já que o seu transporte, normalmente é da responsabilidade das Unidades necessitadas.

O Reab dos abastecimentos da Classe VIII, como já foi referido no Item de Capítulo 4.2.1, é responsabilidade da Secção de Reabastecimento e Manutenção de Material Sanitário. Para a obtenção dos abastecimentos “(...) o Oficial de Reabastecimento de Material Sanitário requisita os abastecimentos da Classe VIII ao Centro de Reabastecimento do escalão apoiante.” (EME, 1982, p.III-30), no entanto, esta Secção “Mantém um pequeno nível, (...), de abastecimentos da Classe VIII, nomeadamente equipamento sanitário e seus sobressalentes para, em oportunidade, poder satisfazer as necessidades das Unidades apoiadas (através da satisfação de requisições ou por troca directa).” (EME, 1982, p.III-21).

A SecrMan tem um papel administrativo no que concerne ao Reab dos abastecimentos da Classe IX, sendo o PelReab/CMan que, segundo o RC do BApSvc (1982), recebe as requisições das unidades ou elementos oficiais em necessidade e caso esses abastecimentos não façam parte da LNA ou não existam em quantidade suficiente ou seja necessário preencher a LNA, efetua uma requisição ao escalão superior.

O manual considera ainda que a CMan pode considerar como possível fonte de abastecimentos da Classe IX, a fabricação de sobressalentes e a canabalização controlada. O primeiro só deve ser utilizado quando não há possibilidade de adquirir os sobressalentes necessários em tempo oportuno. E o segundo deve ser feito seguindo indicações do comando da Brig. e restringida a artigos provenientes de salvados. Os artigos da LNA da CMan são armazenados pelo PelReab que deve, na medida do possível, utilizar espaços cobertos, as próprias viaturas e se existirem contentores para o efeito. O controlo do Reab. destes abastecimentos recai na Secção de Controlo de Níveis deste Pelotão.

³⁰ PMRCLub – Postos Móveis de Reabastecimento de Combustíveis e Lubrificantes

Outro método utilizado segundo o manual referido, para aligeirar o reabastecimento de artigos da Classe IX é a troca direta. As Unidade utilizadoras entregam na Secção de Troca Direta artigos que não estão em condição de serviço por outro igual em condição de serviço. Os artigos que a Secção de Troca Direta recebe são enviados para o elemento de manutenção para serem reparados. (p.III-66, 67). Por fim o VPO, cujos artigos são requisitados pelas Unidades utilizadoras e após autorizado o Reab é efetuado pelo PelReab.

Fazendo uma comparação entre os QO N° 1.7.007/EO (1988a) e o QO N° 08.01.19 (2011) podemos facilmente verificar um aumento nos meios ao dispor tanto do PelReab, responsável pelo Reab, como no PelTpt, ao qual podem ser requisitadas viaturas em caso de necessidade e ainda no PelCLub, responsável pelo Reab dos artigos da Classe III. Em termos teóricos isto traduz-se numa maior prontidão por parte do BApSvc e claro na possibilidade de se aliviar o encargo de viaturas por parte das PU.

Como se pode verificar nos parágrafos anteriores, não existe nenhuma alusão aos abastecimentos da Classe X³¹. No manual em questão a única vez que este tipo de abastecimento vem referenciado é exatamente no Capítulo V – Terminologia, página 4, como tal não sabemos quais os procedimentos a ter em conta para este tipo de abastecimentos.

4.3 Transportes

4.3.1 Responsabilidades na Função Logística Transportes

No que toca a esta Função Logística o BApSvc deve:

“ (3) Garantir o transporte dos níveis de abastecimentos da Brig;” (EME, 1982, p.III-1).

³¹ Segundo a PDE 4-00 (2007a) “Abastecimentos para apoio não essencialmente militares (como, por exemplo, de desenvolvimento agrícola de uma dada área) e que não se incluam em qualquer das classes anteriores.”

Para isso possuí, segundo o RC do BApSvc (1982) órgãos com responsabilidades nesta função, tal como a SecrReab/CmdDestCmd, o PelCLub/CRT e o Pelotão de Transportes Gerais (PelTG) da CRT.

A SecrReab no âmbito desta Função Logística:

- Aconselha o Cmdt do BApSvc na gestão dos recursos de transporte auto atribuídos ou em reforço, para o apoio logístico;
- Gere, de acordo com as prioridades estabelecidas ao nível do QG/Brig (...)

Quando as necessidades excedem a capacidade dos meios disponíveis, a SecrReab solicita apoio adicional, através dos canais técnicos, ao escalão apoiante. (EME, 1982, p.III-9).

O PelCLub possui uma Secção de Distribuição que “Efectua o transporte dos abastecimentos da Classe III, distribuindo-os às Unidades carentes e aos PMRCLub.” (EME, 1982, p.III-39). Ainda que o RC do BApSvc refira apenas uma Secção, como podemos observar na Tabela nº 4.1 o QO 1.7.007/EO (1988a) mostra duas Secções de Distribuição e o QO Nº 08.01.19 (2011) apresenta duas Secções de Reab, uma de Classe III E³² e outra Classe III G³³. Também nos mostra um aumento nas capacidades do PelCLub de 1988 para 2011.

E o PelTG “(...) assegura transporte para o reabastecimento dos abastecimentos das classes I, II, IV, VI, VII e artigos embalados da classe III, a cargo da CReabTranspt.” (EME, 1982, p.III-39) Sendo assim, o principal responsável pelo transporte de abastecimentos para as unidades da Brig. Como já vimos anteriormente, no QO Nº 08.01.19 (2011) existe um responsável pelos artigos Classe III E.

O transporte de abastecimentos de classe VIII, é responsabilidade da CSan, no entanto esse transporte, segundo o RC do BApSvc (1982), é efetuado pelos meios de transporte que estejam mais rapidamente disponíveis e que se dirijam para a unidade em questão. Sendo que os pedidos são enviados aproveitando o movimento das ambulâncias na evacuação de indísponíveis.

³² Segundo a PDE 4-00 (2007a) “Embalados e distribuídos (armazenados, transportados e fornecidos) em recipientes até 55 galões (220 litros). Normalmente não inclui combustíveis, sendo mais adequado para lubrificantes, gás sobre pressão ou outros artigos que pela sua especificidade seja recomendado o seu acondicionamento em recipientes”

³³ Segundo a PDE 4-00 (2007a) “Combustíveis a granel distribuídos em taras superiores às definidas anteriormente.”

Tabela nº 4.1 – Tabela do nº de Viaturas do PelCLub nos QO 1.7.007 (1988) e QO Nº 08.01.19

QO 1.7.007 (1988)		QO Nº 08.01.19 (2011)	
Cmd	1 Viat. Tática 0,25 Ton 1 Atrelado Ligeiro	Cmd	1 Viat. Tática 0,25 Ton 1 Atrelado Ligeiro
Sec Armazenagem e Expedição	1 Viat. Tática 2 Ton 1 Atrelado Médio	Sec de Expedição	1 Viat. Tática PC
Sec Distribuição (X2)	2 Viat. Tática 5 Ton 2 Autotanque de Comb 4500l 6 Camião Tractor 5 Ton 6 Semiatrelado de Comb 1800l	Sec Reab Classe IIIE	1 Viat. Tática 5 Ton c/ grua 1 Viat. Tática 40 Ton 1 Atrelado Médio
Total das Sec Distribuição	4 Viat. Tática 5 Ton 4 Autotanque de Comb 4500l 12 Camião Tractor 5 Ton 12 Semiatrelado de Comb 1800l	Sec Reab Classe IIIG	1 Viat. Tática 40 Ton 3 Viat. Tática Tanque de Combustível 6000l 7 Viat. Tática Tanque de Combustível 20000l 3 Atrelado Médio 3 Depósito Flexível 10000 Gal 6 Depósito Flexível 500 Gal

4.3.2 Procedimentos na Função Logística Transportes

É impossível dissociar a Função Logística Tpt da Reab, isto porque o processo de levar os abastecimentos às unidades apoiadas ou seja reabastecê-las, é na verdade, conforme já foi descrito no subcapítulo 2.3.2, a missão da Função Tpt. Relativamente ao BApSvc este ponto é claramente visível pela orgânica apresentada pelo RC do BApSvc (1982), onde o PelReab/CRT possui uma Secção de Apoio Técnico que superintende e coordena as atividades de reabastecimento e uma Secção de Armazenagem que é responsável pela receção, armazenagem e entrega dos abastecimentos, no entanto não tem nenhum elemento orgânico que proceda ao transporte dos abastecimentos em si. Essa responsabilidade recai, consoante a Classe em questão, sobre o PelTG/CRT³⁴ ou sobre o PelCLub/CRT. Isto é identificável ao olharmos para o QO Nº 1.7.007/EO (1988a), no

³⁴ O seu equivalente no QO Nº 08.01.19 (2011) é o Pelotão de Transportes

entanto no QO N° 08.01.19 (2011), como já foi referido anteriormente, o PelReab possui também ele várias viaturas que possibilitam o fornecimento ainda que tal não venha especificado no RC do BApSvc (1982).

O fornecimento de víveres, como já vimos anteriormente, pode ser no Órgão ou na Unidade, ora, como bem sabemos, se for na Unidade tem que ser o BApSvc a empregar os seus meios para executar esse transporte e como já foi referenciado no parágrafo anterior isso só seria possível atribuindo meios do PelTG para essa tarefa. O mesmo se aplica ao fornecimento de abastecimentos da Classe VI.

Os abastecimentos da Classe II são, segundo o RC do BApSvc (1982), sempre que possível, entregues às Unidades apoiadas utilizando meios dos escalões superiores da Brig e se tal não for possível, a responsabilidade do fornecimento é do PelTG/CRT.

Outro exemplo da entrega de abastecimentos utilizando meios do escalão superior e não do BApSvc é o fornecimento de abastecimentos de Classe IV, “Estes artigos são, por norma, entregues directamente ao utilizador a partir do CR³⁵ ou Depósito apoiante.” (EME, 1982, p.III-45). Nos abastecimentos da Classe VII, “Raramente a CReabTranspt intervém no fornecimento (...).” (EME, 1982, p.III-45).

O Reab dos abastecimentos de Classe III é da responsabilidade do PCLub e do PelTG no que toca aos artigos embalados como vimos no Item de Capítulo anterior e olhando para o QO 1.7.007/EO (1988a). Segundo o RC do BApSvc (1982) os abastecimentos são fornecidos utilizando as viaturas da CRT, que não se deslocam até às Unidades apoiadas mas até ao LRCLubr ou PMRCLub que deverão estar localizados o mais próximo possível destas. Assim, as mesmas têm a possibilidade de se deslocar aos ditos locais com as suas próprias viaturas e depois deslocar os abastecimentos até às suas unidades.

Como já foi referido no Item de Capítulo 4.2.2, o transporte dos abastecimentos da Classe V está a cargo das Unidades necessitadas, não tendo o BApSvc qualquer dispêndio de viaturas para o transporte dos mesmos.

³⁵ Centro de Reabastecimento, segundo a PDE 4-00 (2007a) “O CR armazena e fornece uma gama de abastecimentos que se limita aos de mais frequente procura por parte das unidades utentes. Sendo um órgão montado e accionado por unidades de reabastecimento de A/G, ele executa fornecimentos aos órgãos montados pelas unidades de reabastecimento de A/D (os Locais de Reabastecimento), dentro do conceito de apoio já apresentado quando se indicaram os preceitos básicos do reabastecimento.”

O fornecimento de artigos da Classe IX, está a cargo da Unidade necessitada, “A Unidade envia, na primeira oportunidade, um transporte a fim de levantar os artigos, ou requisita transporte das fontes de apoio de transporte (CReabTranspt).” (EME, 1982, p.III-65). Existindo assim a possibilidade do BApSvc empregar meios orgânicos na distribuição destes artigos. Observa-se ainda que com o QO 08.01.19 (2011) os Pelotões e Secções Dedicados da CMan que possuem uma viatura cada especificamente para os artigos da Classe IX.

4.4 Manutenção

4.4.1 Responsabilidades na Função Logística Manutenção

O BApSvc no que se relaciona com a Man deve:

(4) Garantir a manutenção de Apoio Directo (A/D) do equipamento orgânico da Brig, com excepção de equipamento de lançamento aéreo, material sanitário, criptográfico e fotográfico, artigos específicos para mísseis e munições;

(5) Garantir a manutenção orgânica de todo o material sanitário atribuído à Brig; (EME, 1982, p.III-2).

A Man de determinados componentes está atribuída a órgãos específicos dessa área, como é o caso do material sanitário, assim, temos os seguintes órgãos com responsabilidade na Função Logística Man: a SecrMan/CmdDestCmd, a Secção de Reabastecimento e Manutenção de Material Sanitário/CSan, e a CMan.

A SecrMan “Actua como órgão centralizador da gestão de manutenção de todo o equipamento da Brig, (...) A gestão centralizada alivia a CMan da maioria do trabalho relacionado com a manutenção que não está directamente envolvido nas actividades de reparação.” (EME, 1982 p.III-10).

A Secção de Reabastecimento e Manutenção de Material Sanitário:

“- Realiza a manutenção orgânica (...) de parte do equipamento sanitário de todas as Unidades, orgânicas ou em reforço, da Brig;

- Encaminha para o órgão de manutenção de A/D (...) todo o equipamento sanitário que ultrapasse as suas possibilidades de manutenção (...);” (EME, 1982, p.III-21).

E a CMan é a principal responsável pelas atividades de Man dentro da Brig, dado que “Garante manutenção de apoio directo (A/D) (...) a todo o material orgânico da BrigInd (...)” (EME, 1982, p.III-53).

4.4.2 Procedimentos na Função Logística Manutenção

Como foi referido anteriormente, a CMan garante a manutenção de A/D e, tal como está indicado no Item de Capítulo 2.3.3, a Man é um conjunto de atividades e não somente o ato de reparar material danificado. Essas atividades dividem-se no Reab já falado no Subcapítulo 4.2, na evacuação de material e pela manutenção propriamente dita do mesmo.

À CMan chega material que segundo o RC do BApSvc (1982) pode ser material não operacional, material em excesso ou material abandonado, sendo a responsabilidade da recolha das Unidades utilizadoras. Ainda que a responsabilidade seja sua, estas podem pedir apoio ao BApSvc caso as necessidades de recolha excedam a sua capacidade. A CMan monta e opera um LRnMat³⁶, é para este que devem ser direcionados os esforços de evacuação de material. Isto permite um melhor controlo do material com necessidades de reparação por parte da CMan, dado que esta é responsável por todos os artigos aí presentes. No LRnMat, os artigos são reparados caso a CMan tenha capacidade para isso e depois devolvidos ao canal de Reab. Se a CMan não tiver capacidade para efetuar tal reparação, é responsável pela evacuação do material para o escalão superior. Dentro da CMan, o Pelotão de Serviços Gerais e Evacuação é o responsável pelo LRnMat e evacuação dos artigos. A CMan tem ainda capacidade, através das Secções móveis de manutenção do Pelotão de Manutenção Mecânica, de efetuar reparações ou prestar apoio nessa área às

³⁶ LRnMat – Local de Reunião de Material, segundo a PDE 4-00 (2007a) “O LRnMat é um órgão montado para proceder à reunião, classificação sumária, processamento e encaminhamento (para uma instalação de manutenção, de reabastecimento ou atribuição de outro destino) de material cuja responsabilidade de manutenção é das próprias Unidades de Manutenção. Destina-se a material que pertence às nossas tropas, ou ao inimigo, e encontra-se abandonado, independentemente da sua condição de operacionalidade; ou pertence às nossas tropas e apresenta-se inoperacional.”

Unidades apoiadas, evitando assim a evacuação do material danificado e permitindo que este volte a ser utilizado o mais rápido possível. No QO N° 08.01.19 (2011) a CMan em vez de ter as Secções móveis tem pelotões dedicados às Unidades escalão Batalhão/Grupo e Secções dedicadas às Unidades escalão Companhia/Esquadrão Também o Pelotão de Serviços Gerais e Evacuação (PelSvcGerEvac) neste QO tem novas viaturas como uma Viatura Tática de Transporte Especial (70 Ton) para fazer face à necessidade de evacuação dos novos Carros de Combate (CC) Leopard 2A6 cujo peso ultrapassa a capacidade das viaturas manifestas no QO 1.7.007/EO (1988a).

A manutenção de equipamento sanitário, como já foi referido no Item de Capítulo anterior, é responsabilidade da Secção de Reabastecimento e Manutenção de Material Sanitário/CSan que, segundo o RC BApSvc (1982), efetua a manutenção que está acima das capacidades do pessoal que o utiliza e caso a manutenção desses artigos exceda a sua própria capacidade, esse artigo é evacuado para o escalão superior. Da leitura efetuada, devemos aqui referir que, ainda que não seja explícito como é efetuada essa evacuação, deduzimos que, tal como o Reab, é efetuado aproveitando o deslocamento das ambulâncias entre PS.

4.5 Apoio Sanitário

Dada a especificidade do ApSan, a CSan é o único órgão no BApSvc responsável por todos os procedimentos que abordam não só esta Função Logística, como também o Reab, Tpt e a Man de material sanitário segundo o RC do BApSvc (1988).

Organicamente o QO 1.7.007/EO (1988a) possui todos os elementos referidos no RC do BApSvc (1982) e como tal o seu Pelotão de Posto de Socorro (PelPS) “ (...) põe a funcionar um PS/Brig com capacidade para 40 indisponíveis. O Pelotão pode, temporariamente, ser dividido em 2 Secções (...) e fazer funcionar 2 Órgãos sanitários por um período limitado de tempo (...) ” (EME, 1982, p.III-22). O Pelotão Auto Macas, segundo o RC do BApSvc (1982), pode ser empregue segundo três métodos: circuito de automacas, infiltração de automacas ou evacuação a pedido. Em qualquer um deles, existe deslocamento das viaturas do pelotão até ao PS da Unidade em necessidade, sendo assim o

BApSvc responsável pela evacuação de indisponíveis³⁷. É de referir no entanto que no QO N° 08.01.19 (2011) a CSan não faz parte do BApSvc, passando esta a ser responsável pela evacuação de indisponíveis.

4.6 Serviços

Tal como já foi descrito no item de capítulo 2.3.7, são várias as atividades que se integram dentro desta Função Logística.

No BApSvc, um dos órgãos responsáveis por esta Função Logística é o Pelotão de Serviços de Campanha (PelSvcCamp). Este pode reforçar ou não o Batalhão e quando o reforça é atribuído à CRT com a missão de “ (...) assegurar o serviço de banhos e troca de fardamento e o serviço de registo de sepulturas; eventualmente, outros serviços (lavandaria, fabrico de pão, etc.).” (EME, 1982, p.III-2).

No entanto, a atividade de Salvados também se insere nesta Função, como tal temos também com responsabilidades nesta área a Secção de Apoio Técnico do PelReab/CRT que “(...) monta um Local de Reunião de Salvados (LRnSalv)” (EME, 1982, p.III-45)

Quando existente, “O PelSvcCamp instala e opera de um a três Locais de Banhos (LBn) com possibilidade de troca de fardamento e um LRnM³⁸.” (EME, 1982, p.III-50) No que concerne aos mortos, a Secção de Registo de Sepulturas “(...) sempre que a situação táctica e o tempo disponível o permitam, deve conduzir buscas na zona de acção da Brig. Se as necessidades da Brig excederem a capacidade da Secção, deve ser pedido apoio adicional ao escalão superior apoiante.” (EME, 1982, p.III-50) No entanto, isso não exclui que “Todo o pessoal é responsável pela recolha dos mortos dentro da sua área de responsabilidade.” (EME, 1982, p.III-51) A identificação dos mortos é outro ponto importante e que segundo o RC do BApSvc (1982) deve-se iniciar logo na recolha dos mesmos, não sendo por isso uma função exclusiva da Secção de Registo de Sepulturas. No entanto é sua responsabilidade elaborar um registo dos mesmos que deve ser enviado para o escalão superior. No QO N° 08.01.19 (2011) o PelSvcCamp é considerado também como

³⁷ Segundo a PDE – 4.00 (2007a) “Este termo aplica-se a qualquer efectivo cujo estado físico exija cuidados sanitários, abrangendo os feridos e doentes em resultado da acção de combate, assim como os feridos e doentes cujo estado não resulta da acção directa do combate.”

³⁸ LRnM – Local de Reunião de Mortos

possível reforço e nos mesmos termos que no RC do BApSvc, ou seja, que assegura o serviço de banhos, troca de fardamento, funerais e registo de sepulturas e, se for reforçado com outras Secções, outros serviços como lavandaria, fabrico de pão, etc.

A Secção de Apoio Técnico do PelReab/CRT ainda que responsável por montar o LRnSalv não é responsável pela sua recolha e evacuação:

A recolha e evacuação dos salvados é uma responsabilidade do Comando da Unidade a que pertencem ou que os encontram. Essa evacuação é feita directamente para o LRnSalv ou (...) para o LRnMat onde os que não podem ser reparados (...) são então enviados para o LRnSalv. (EME, 1982, p.III-46)

4.7 Síntese Conclusiva

Neste Capítulo procurámos analisar as várias Funções Logísticas segundo o RC do BApSvc de 1982, verificando responsabilidades e procedimentos nas mesmas.

É importante analisar o BApSvc por este ser o responsável, como vimos no Subcapítulo 4.1, pelo fornecimento de apoio de serviços às subunidades da Brig.

Dentro deste verificámos que existem vários elementos com responsabilidades nas várias Funções Logísticas. Pertencem ao CmdDestCmd três secretarias que são iguais em todos os QO do BApSvc e que são as principais responsáveis pela gestão e supervisão dos vários procedimentos logísticos que passam pelo BApSvc, sendo estas a SecrReab, SecMun e SecrMan.

Tivemos oportunidade ainda de verificar através dos QO de 1988 e 2011, que existe um acréscimo dos vários meios ao dispor do BApSvc, fosse na CMan com as várias EqReab inseridas nos PelDedMan/CMan/BApSvc, fosse no PelReab, PelTpt e PelCLub todos da CRT/BApSvc, o que se traduz numa maior capacidade de Reab e Tpt das várias Classes de abastecimentos às PU por parte do BApSvc. Vimos ainda que o QO N° 08.01.19 (2011) consagra pelotões e secções cujo propósito é fornecer apoio na Man às várias subunidades da Brig o que se traduz num aumento dos meios para garantir esse mesmo apoio.

No que concerne ao Apoio Sanitário e tudo o que envolva material sanitário, o seu Reab, Tpt e Man, é responsabilidade dos órgãos sanitários, sendo que atualmente esses elementos não são orgânicos do BApSvc.

Vimos ainda que o BApSvc recebe muitos dos abastecimentos do escalão superior, sendo que este utiliza os seus próprios meios para essa tarefa, libertando assim o BApSvc desse empenhamento de meios que podem ser utilizados para o apoio às PU.

Pode ainda em alguns casos ter somente a tarefa de gerir os procedimentos, como no caso do Tpt e Reab da Classe V em que apenas autentica as Ordens de Transporte, no caso dos artigos de Classe IX cujo levantamento é da responsabilidade da Unidade necessitada ou ainda, na atividade de Salvados a qual é responsabilidade das unidades que encontram ou a quem pertence o material em questão, sendo que o BApSvc apenas é responsável pelo LRnSalv e por prestar apoio na evacuação desse material caso as Unidades não tenham capacidade para o efetuarem.

A análise do RC do BApSvc (1982) em conjunto com os QO do BApSvc permito-nos enunciar alterações que ocorreram na sua orgânica geral e no número de viaturas disponíveis. Estas alterações permitem um funcionamento diferente ao Batalhão daquele que é expresso no RC do BApSvc, não só porque vê a sua orgânica alterada como também um número crescente de viaturas e como tal uma maior capacidade de apoio às subunidades da Brig.

Capítulo 5

As Funções Logísticas nas Pequenas Unidades de Cavalaria da Brigada Mecanizada

5.1 Generalidades

O Manual Escolar (ME) 3100 Logística das Pequenas Unidades (1982a), considera as PU como sendo escalão Batalhão/Grupo. No entanto, organicamente a BrigMec não possui um Grupo de Reconhecimento mas sim um ERec. Sendo que no manual consideram-se os procedimentos das PU como sendo do Grupo, temos, desde logo, que ter um visão crítica quanto aos procedimentos que o ERec terá com a unidade apoiante superior.

Relativamente ao GCC, isto claramente já não se verifica, sendo que o propósito deste Capítulo está mais relacionado com a adaptação dos QO à doutrina em estudo.

A orgânica do GCC e do ERec compreendem elementos que visam fornecer apoio logístico a estas unidades. O estudo das Funções Logísticas neste Capítulo foca-se ao nível destas PU, de como a doutrina diz como deve ser feito, seguido de uma análise dos QO das unidades referidas anteriormente, onde procuramos verificar a sua aplicabilidade à mesma e possivelmente encontrar fragilidades ou potencialidades do uso das viaturas referidas nos QO.

Segundo o ME 3100 (1982a), as PU possuem no seu Esquadrão de Comando e Serviços (ECS) os elementos responsáveis pelas atividade logísticas, nomeadamente do nosso interesse, o Pelotão de Apoio de Serviços, o Pelotão Sanitário e o Pelotão de Manutenção. Além destes órgãos, como poderemos ver mais à frente, cada Esquadrão possui ainda elementos especializados na área da manutenção. O ERec não possui estes pelotões tendo, no entanto, ao seu dispor secções que executam essas funções.

5.2 Reabastecimento

Relativamente ao Reab, temos como principal participante o Pelotão de Apoio de Serviços³⁹ (PelApSvc). Dentro deste, compete à Secção de Reabastecimento (SecReab):

- Receber as requisições das Companhias (Esquadrões) e encaminhar para a entidade de apoio competente, as requisições da PU. (Exceptuam-se os casos das requisições de abastecimentos cujo reabastecimento o Pelotão de Apoio de Serviços não é responsável).
- Supervisar a distribuição, dentro da PU, dos abastecimentos recebidos.
- Accionar o PC⁴⁰ do Pelotão de Apoio de Serviços.
- Manter registos actualizados sobre a situação dos abastecimentos na PU, excepto no que respeita a material sanitário e seus sobressalentes, a sobressalentes de material de transmissões e a sobressalente de viaturas. (IAEM, 1982a, p.6)

Ainda que seja o principal responsável pelo Reab, como se pode ver no parágrafo anterior, excluem-se abastecimentos como os de carácter sanitário e relativos à manutenção de viaturas, sendo que esse Reab, segundo o ME 3100 (1982a), está a cargo do Pelotão Sanitário (PelSan) e do Pelotão de Manutenção (PelMan).

O Reab de artigos de Classe I assenta em “(...) estimativas dos efectivos globais que se prevê existam naquele escalão 72 horas mais tarde (...)” (IAEM, 1982a, p.30). No entanto, segundo o ME 3100 (1982a) existe a possibilidade de ser necessário elaborar requisições para estes abastecimentos quando o tipo de ração pretendido pelas unidades é diferente do que está estipulado ou devido a alterações na situação em que a PU se encontra. Para a distribuição dos abastecimentos, “A PU levanta os víveres que lhe são destinados no órgão de reabastecimento (...) na Área de ApSvc da Brigada (...) utilizando para o efeito os seus meios de transporte orgânicos.” (IAEM, 1982a, p.31). Este órgão do escalão superior é o LRViv referido no Item de Capítulo 4.2.1. O processo de levantar e distribuir os abastecimentos é, segundo o ME 3100 (1982a), responsabilidade da Secção de Alimentação (SecAlim), sendo que possui organicamente viaturas para esse efeito. Quanto ao fazer chegar os víveres aos Esquadrões, o ME 3100 (1982a) diz que a PU pode cozinhar

³⁹ No QO N° 1.7.007/EO GCC (1988) é referido como PelReab e no QO N° 24.0.03 (2009) como PelReabTpt

⁴⁰ PC - Posto de Comando

os produtos nos seus Trens⁴¹ de Campanha⁴², caso tenha reunido aí todas as Cozinhas de Campanha das Equipas de Alimentação (EqAlim) e depois distribui-los através das viaturas dessas mesmas Equipas, ou então separar os abastecimentos por lotes e distribuí-los às suas subunidades. A DP 25 (1999) completa esta informação dizendo que esses mesmos víveres quando são distribuídos às subunidades são confeccionados e posteriormente distribuídos pelas EqAlim aos seus respetivos Esquadrões.

Segundo o ME 3100 (1982a) a SecAlim possui EqAlim em número proporcional ao de Esquadrões da PU. Para o GCC isto é verdadeiro nos QO N° 1.7.007/EO GCC (1988c), N° 6.7.530 (1998) e N° 24.003 (2006), não sendo assim com o QO N° 24.0.03 (2009b) que possui quatro EqAlim para cinco Esquadrões o que dá uma média de 108 Homens para cada EqAlim. No caso do ERec, este sempre possuiu uma EqAlim ainda que o número de elementos que a compõe tenha diminuído de 8 para 5 mantendo-se o equipamento ou seja uma cozinha de campanha. Diminuí ainda o número de homens no Esquadrão de 219 para 184.

Os artigos de Classe II são artigos com os quais “As unidades subordinadas da PU entram normalmente em combate com todos os abastecimentos autorizados.” (IAEM, 1982a, p31). Em caso de necessidade, os “(...) Esquadrões formulam os correspondentes pedidos à Secção de Reabastecimento, do Pelotão de Apoio de Serviços (...) consolida e integra tais pedidos e elabora uma requisição para toda a PU (...)” (IAEM, 1982a, p31). Segundo o ME 3100 (1982a) o mesmo se sucede com os artigos da Classe VI, VII e X, sendo que no caso dos artigos da Classe X os pedidos passam pela cadeia de comando de maneira a que haja oportunidade do Oficial de Assuntos Cívicos se pronunciar.

O Reab dos artigos de Classe III “(...) não exige a elaboração de requisições formais por parte das PU, sendo suficiente a apresentação, nos órgãos de reabastecimento do escalão apoiante, de recipientes vazios (considerando-se nestes os próprios auto-tanques ou os depósitos flexíveis montados sobre viaturas)” (IAEM, 1982a, p.32). Os órgãos de Reab referidos são os LRCLubr e os PMRCLub montados pelo PelCLub/CRT/BAPSvc como foi referenciado no Item de Capítulo 4.2.2 do presente trabalho. Segundo o ME 3100 (1982a), por vezes o BAPSvc pode pedir às PU da Brig que lhe enviem previsões de

⁴¹ São segundo o ME 3100 (1982a) “(...) o conjunto de pessoal, equipamento e ao qual cabe a realização do apoio logístico a uma dada unidade.”

⁴² São segundo o ME 3100 (1982a) “(...) conjunto de pessoal, equipamento e viaturas incluídos no conceito de trens, não necessários àquele apoio logístico imediato.”

necessidades, estas são elaboradas pela SecReab/PelApSvc das PU. Depois de abastecidas, as PU montam um Local de Distribuição de Combustíveis e Lubrificantes (LDCL) nos Trens de Campanha e nos Trens de Combate⁴³, sendo que as subunidades da PU deslocam as suas viaturas aos Trens de Combate para atestamento. As viaturas em questão são analisadas no Subcapítulo seguinte referente ao Tpt destes artigos.

Segundo o ME 3100 (1982a) as requisições de artigos da Classe IV são enviadas pelos comandos das PU ao comando desta e se este aprovar o pedido, é então enviado para o comando da Brig.

O Reab de artigos da Classe V, segundo o ME 3100 (1982a), começa com um pedido de munições por parte das Subunidades das PU. As requisições que a PU elabora seguem com as viaturas que esta envia para efetuarem o transporte das munições, sendo que, como já vimos no Item de Capítulo 4.2.2, a SecMun é responsável pela autenticação dessas requisições. Só assim é que os pedidos são considerados válidos e satisfeitos nos órgãos de Reab.

O ME 3100 (1982a) remete a matéria relativa ao Reab dos artigos de Classe VIII para as Noções Gerais de Pessoal e da Técnica de EM – 1ª Rep. À falta da mesma, decidimos abordar este tópico segundo as Noções Complementares (NC) de Técnica de Estado Maior (EM) 1ª Repartição, 7ª Parte (1982b) complementando com a DP 25 (1999). Segundo as NC de Técnica de EM (1982b) o Pelotão Sanitário orgânico das PU é o responsável pelo Reab de material sanitário. Isto é extremamente vago mas completável com a DP 25 (1999) que diz que no caso do GCC os Esquadrões fazem os seus pedidos através das Equipas de Evacuação quando estas se deslocam ao PS do Grupo. Aí, como já vimos no Item de Capítulo 4.2.2, os pedidos podem ser satisfeitos na hora por simples satisfação dos mesmos ou por troca direta de material. O mesmo se passa com o ERec, em que “O PS do ERec envia os pedidos de artigos desta classe ao PS da BMI, com base nos pedidos feitos pelos socorristas.” (EPC, 1999, p.V-8)

Segundo o ME 3100 (1982a) o Reab de artigos da Classe IX inicia-se quando se verifica necessidade dos mesmos, o PelMan/ECS do Grupo elabora uma requisição a ser entregue ao PelReab/CMan/BApSvc, sendo que a sua entrega no escalão apoiante é efetuada pelos elementos de manutenção das PU que lá se deslocam. Os Esquadrões efetuam os seus pedidos informalmente ao PelMan da PU.

⁴³ São segundo o ME 3100 (1982a) “(...) conjunto de pessoal, equipamento e viaturas necessários ao apoio logístico imediato das operações de combate.”

No Capítulo anterior não se fez referência quanto ao Reab de água dado que essa não é, uma responsabilidade do BApSvc mas sim da Companhia de Engenharia, no entanto esse é um artigo extremamente importante para o bem estar dos homens e como tal para as PU. O ME 3100 (1982a) refere que a obtenção de água por parte das PU pode ser efetuada pelo Reab no Local de Reabastecimento de Água (LRAg) montado na Área de Apoio de Serviços (AApSvc) da Brig, utilizando para o efeito as suas viaturas e depósitos ou então explorar as fontes de água existentes nas proximidades das suas posições desde que haja para isso, garantia técnica de que a água é própria para consumo.

5.3 Transportes

Segundo o ME 3100 (1982a) o tipo de Tpt predominante nas PU é o Tpt auto, sendo que este permite não só o Reab como a evacuação de material e evacuação sanitária. Vamos deixar a análise da evacuação de material para o Subcapítulo 5.4 e a evacuação sanitária para o Subcapítulo 5.5 e focarmo-nos no Tpt dos abastecimentos das várias classes. Devemos ter em conta neste Subcapítulo que a responsabilidade de assegurar o Tpt das várias Classes de abastecimentos é da SecTpt/PelApSvc da PU.

Como vimos no Subcapítulo 5.2, o Reab dos artigos da classe I é efetuado com recurso às viaturas das PU, mais especificamente as EqAlim sendo que a única diferença que observamos nos QO do GCC de 1988 e 2009 é a diminuição de cinco para quatro EqAlim o que, dependendo da organização para combate do GCC, pode querer dizer que uma das EqAlim pode ser responsável pela alimentação, numa situação extrema, de 216 homens enquanto que as restantes não ultrapassam os 74. O ERec sempre trabalhou apenas com uma EqAlim e a diferença nos QO está no número de pessoas que essa equipa tem que alimentar passando de 219 no QO 1.7.007/EO ERec (1988b) para 184 no QO 24.0.05 (2009a).

Segundo o ME 3100 (1982a) a SecReab é responsável pela distribuição dos artigos da Classe II já que levanta estes abastecimentos junto do órgão de apoio logístico da Brigada, aproveitando o deslocamento das suas viaturas para o Reab de abastecimentos da Classe I ou enviando viaturas de propósito para esse efeito. Posteriormente a PU distribui os abastecimentos às suas Subunidades ou, caso as mesmas possuam viaturas disponíveis, deslocam-se aos Trens de Campanha da PU para os levantarem. Daqui retiramos que a

melhor hipótese para este Reab é através das equipas de alimentação já que no caso do GCC, a única viatura que os Esquadrões de Carros de Combate (ECC) podem utilizar é a Viatura Tática que faz parte do Cmd. (QO 24.0.03, 2009c) No caso do ERec os Pelotões não têm viaturas disponíveis para tal, sendo por isso uma tarefa exclusiva do Esquadrão. Segundo o ME 3100 (1982a) os artigos de Classe VI têm o mesmo tratamento que os artigos de Classe II.

No que respeita ao transporte dos abastecimentos de Classe III, como já vimos no Subcapítulo anterior, as viaturas que se deslocam ao escalão superior para o Reab são Autotanques ou depósitos flexíveis. Das Tabelas nº 5.1 e 5.2 podemos observar que o número de CC diminui no GCC e como tal também as suas necessidades, bem como se diminui o número de viaturas Autotanques com capacidade para efetuar o transporte de artigos da Classe III G. No entanto, ao verificarmos a capacidade de reabastecimento inicial do Grupo, verificamos que em todos os QO esta se encontra aquém das necessidades, considerando uma situação extrema de necessidades dos ECC simultânea, os 50% dos níveis de combustível do GCC e tendo em conta apenas as necessidades de combustível dos CC. Estes 50% são retirados das NEP/GCC 1.04.06 Versão 1 (2012), que explicita que as Subunidades do Grupo devem informar quando atingam os 50% de Combustível. Temos ainda a adicionar ao estudo a problemática de na realidade o GCC não possuir as viaturas de 6000 l mas sim os M49 com capacidade para 4500 l, dando um total de 18000 l, o que para manter a capacidade mínima, ou seja os 24000 l, levem à necessidade do GCC empregar mais duas viaturas M49, o que não está previsto no QO 24.0.03 (2009).

Tabela nº 5.1 – Necessidades e Capacidades de Reab de Combustível no GCC segundo QO 1.7.007/EO (1988)

Nº CC	Necessidade Combustível Total (litros)	50% Combustível (litros)	Nº Viat. Reab Cl III	Capacidade de Reabastecimento Total (litros)
54 M60	78678	39339	7 M49 (4500 l)	31500

Tabela nº 5.2 – Necessidades e Capacidades de Reab de Combustível no GCC segundo QO 24.0.05 (2009)

Nº CC	Necessidade Combustível Total (litros)	50% Combustível (litros)	Nº Viat. Reab CI III	Capacidade de Reabastecimento Total (litros)
14 M60	20398	10199	4 Autotanques (6000 l)	24000
30 Leopard 2A6	34800	17400		
44	55198	27599	_____	_____

O ERec possui somente uma Viatura Autotanque para efetuar o Reab dos artigos de Classe III G. Essa viatura no QO 24.0.05 (2009a) tem uma capacidade de 6000 l. Como podemos observar na Tabela nº 5.4 a necessidade total das viaturas aos 50% é superior à capacidade de Reab da viatura existente para esse efeito. Tal como no GCC estes 50% são retirados das NEP 4.06 (2007) do ERec. Nesta tabela consideram-se somente as viaturas blindadas de lagartas, exceptuando as viaturas de recuperação, dado que são suficientes para mostrar a incapacidade de Reab do ERec. Na Tabela nº 5.3 relativa ao QO 1.7.007/EO ERec (1988) e seguindo os mesmos pressupostos que a anterior tabela, podemos observar a mesma incapacidade de Reab com apenas um Autotanque M49 com capacidade de 4500 l, necessitando de mais um Autotanque para poder fazer face às suas necessidades.

Tabela nº 5.3 – Necessidades de Combustível no ERec, segundo o QO 1.7.007/EO ERec (1988)

Viaturas	Nº de Viaturas	Necessidade Combustível (litros)	50% Combustível (litros)
M60	6	8742	4371
Família M113	25	9000	4500
M577	3	1362	681
Total	34	19104	9552

Tabela nº 5.4 – Necessidades de Combustível no ERec, segundo o QO 24.0.05 (2009)

Viaturas	Nº de Viaturas	Necessidade Combustível (litros)	50% Combustível (litros)
CC Leopard 2 A6	6	6960	3480
Família M113	28	10080	5040
M577	2	908	454
Total	24	17948	8974

O Tpt dos artigos de classe IV, segundo o ME 3100 (1982) depende não só da disponibilidade de viaturas como também do seu volume, peso e/ou quantidades. Caso estes pontos sejam de carácter reduzido, o seu Tpt efetua-se da mesma maneira que os artigos de Classe II. Caso os artigos sejam em grandes quantidades, volume e/ou peso, o seu Tpt é efetuado pelo escalão superior até às PU ou até ao local onde irá ser utilizada. Como já foi referido no Subcapítulo 4.2.2 esta tarefa recai nas unidades responsáveis pelo Reab superiores ao BApSvc.

No que concerne aos artigos da Classe V, temos que ter em conta que tudo depende da dotação orgânica⁴⁴ estabelecida para cada unidade. No entanto, o facto de terem diminuído o número de CC e inclusive ter-se alterado o CC em si, leva a uma diminuição das necessidades. Segundo o Manual Técnico do Operador do CC (1998) o M60 tem capacidade para levar 63 munições 105mm, o que perfaz um total, no caso do QO 1.7.007/EO GCC (1988c), de 3402 munições. No QO 24.0.03 (2009b) perfaz um total de 882 munições para os M60 e o Leopard 2A6, segundo o Technical Manual (2001), tem capacidade para 42 munições 120mm o que dá um total de 1260 munições. Para o caso do GCC, leva a uma diminuição da necessidade total de 1260 munições. Ainda que de calibres diferentes, os pesos não diferem grandemente, o que associado à diminuição do seu número leva a uma menor carga a ser transportada. No que concerne ao ERec, a mudança está no CC em si onde, segundo o QO 24.0.05 (2009a), passa a ser guarnecido com CC Leopard 2A6, o que leva a uma diminuição nas necessidades de munições.

Referente aos artigos da Classe VII, o ME 3100 (1982a) diz que os procedimentos são os mesmos que para os artigos de Classe II, ou seja, a serem transportados pelas viaturas da SecAlim no caso do GCC e da EqAlim no caso do ERec, no entanto, existe a possibilidade dos artigos serem de um volume, peso ou dificuldade de transporte tal que o transporte dos mesmos tem de ser efetuado pelo escalão superior, sendo que, como já vimos no Subcapítulo 4.2.2 e 4.3.2 do presente trabalho, é uma tarefa que, ainda que gerida pela SecrReab do BApSvc, o Batalhão raramente efetua o transporte destes artigos, sendo essa responsabilidade do escalão superior deste.

O fornecimento dos artigos da Classe VIII é, como já vimos no Subcapítulo 5.2 efetuado pelas ambulâncias aquando do seu deslocamento entre as Subunidades da PU e esta ou entre a Brig e a PU.

⁴⁴ Segundo a PDE 4-00 (2007a) “É a quantidade de munições fixadas pelo Quadro Orgânico de uma unidade e que esta deverá sempre reconstituir após consumo parcial ou total.”

O fornecimento dos artigos da Classe IX, como já vimos no Item de Capítulo 4.3.2, está a cargo da Unidade necessitada, assim, a PU tem que fazer deslocar viaturas ao escalão superior. No entanto, “Por vezes, é a própria unidade de apoio de manutenção que entrega os sobressalentes na PU requisitante, aproveitando para o efeito a deslocação de Equipas de Contacto que vão proceder a reparações locais na área das próprias PU.” (IAEM, 1982a, p.38)

No que concerne à água, já vimos no Subcapítulo anterior, que a PU utiliza os seus meios para se ir abastecer à AApSvc da Brig. Ora da análise dos QO do GCC, podemos verificar que dentro do Grupo o responsável pelo Tpt de água é a SecTpt/PelReab. Segundo o QO 1.7.007/ EO GCC (1988c), o Grupo possuía 5 atrelados tanque água com uma capacidade individual de 1000 l, o que dá no total uma capacidade de 5000 l para 645 homens. O QO 24.0.03 (2009b) mostra 1 Viatura Tática Tanque Água com uma capacidade de 6000 l na SecReab/PelReabTpt/ECS/GCC, mais 5 atrelados na SecTpt/PelReabTpt/ECS/GCC com uma capacidade de 1500 l, perfazendo um total de 13500 l para 432 homens, ou seja, uma maior capacidade de abastecimento para um menor número de pessoal. Mostra também que o Grupo passa a estar dotado de uma viatura que lhe permite efetuar o Reab de água no escalão superior e, posteriormente, efetuar a distribuição aos Esquadrões através dos atrelados mais pequenos. O ERec, segundo o QO 1.7.007/EO ERec (1988b), possuía apenas um atrelado tanque água com uma capacidade de 1000 l para 219 homens. A diferença para o QO 24.0.05 (2009a) está na capacidade desse atrelado que é de 1500 l e que visa sustentar 184 homens. Ainda que a diferença seja menor no caso do ERec, à semelhança do GCC, apresenta uma maior capacidade para um menor número de homens.

5.4 Manutenção

Neste Subcapítulo vamos abordar a Man segundo os níveis de Man referidos na PDE 4-00 (2007a), que compreendem a Man de Unidade, Man Intermédia de Apoio Direto (A/D) e de Apoio Geral (A/G) e Man de Depósito, ainda que a abordagem, à semelhança dos Subcapítulos anteriores, seja feita com base no ME 3100 (1982a).

O ME 3100 (1982a) refere que a Man que diz respeito às PU é a Man orgânica, ou seja, a Man realizada pelo pessoal que utiliza diretamente o material e a Man realizada pelo

pessoal que pertence ao órgão responsável pela Man da PU, em termos atuais Man de Unidade.

O mesmo manual refere que as Subunidades das PU possuem organicamente uma SecMan e que o PelMan do Grupo apoia essas secções quando estas não possuem a capacidade necessária para executar a reparação de determinado material. Esse apoio pode ser dado através de pessoal posicionado nos Trens de Combate da PU, através de equipas que se deslocam às Subunidades em necessidade ou então através dos seus meios nos Trens de Campanha da PU. Os QO do GCC de 1988 e 2009 mostram a existência dessa SecMan, no entanto, a inserção dos CC Leopard 2A6 acarreta alguns problemas. Exemplo disso é o seu peso e a incapacidade das Viaturas de Recuperação existentes no Grupo efetuarem a evacuação destes CC. Há ainda o facto de, segundo a Repartição de Apoio à Manutenção (2007b), no conceito de Man para os Leopard 2A6 referir que os trabalhos do então 2º Escalão de Man serem considerados insignificantes e como tal abrangidos nos de 3º Escalão. Sendo o 2º Escalão o “Trabalho realizado pelos mecânicos da Unidade. Requer o uso de ferramentas, equipamento de testagem e sobressalentes. Envolve diagnóstico e testagem, substituição de pequenas peças e subconjuntos e realização de inspecções e lubrificações periódicas que são parte vital da manutenção preventiva.” (EME, 1982, p.V-9).

Outra questão é o 3º Pelotão Dedicado de Man do BApSvc. Segundo o QO 08.01.19 (2011), as Secções de recuperação do mesmo estão em permanência no GCC e daqui deduzimos que os meios de Man existentes nos Esquadrões do Grupo passam a pertencer ao BApSvc, existindo assim uma desatualização do QO do Grupo. Adicionemos ainda o facto do número de viaturas ser diferente de um Quadro para o outro. O ERec não possui um PelMan mas somente uma SecMan e esta, à semelhança das SecMan dos ECC/GCC, não possui meios adequados para a evacuação dos CC Leopard 2A6. No entanto, na 2ª Sec Dedicada do 5º Pel Dedicado do BApSvc, ao contrário do caso do GCC, as viaturas de recuperação coincidem com o atual QO do ERec, estando seis viaturas de rodas a mais.

A diminuição do número de homens ligados à Man poderá ser outra fragilidade nos QO. Ainda que, no caso do GCC, exista diminuição do número de CC, há aumento nas restantes viaturas, seja pelo aumento das capacidades do ECS, como pela inserção da SecMiniUAV. E com o QO 24.0.03 (2009b) deixa de existir a SecMan do ECS e diminui o número de pessoal no PelMan e nas restantes Secções, o que poderá colocar estes elementos com uma sobrecarga de trabalho. No caso do ERec, temos a mesma questão da

diminuição no número de homens de vinte e um no QO 1.7.007/EO ERec (1988b) para treze no QO 24.0.03 (2009a).

5.5 Apoio Sanitário

Como já foi referido no Subcapítulo 5.2, os procedimentos que envolvem o ApSan nas PU são analisados segundo as NC de Técnica de EM 1ª Repartição, 7ª Parte (1982b) e a DP 25 Logística das Pequenas Unidades (1999).

Segundo as NC de Técnica de EM (1982b) o ApSan que corresponde às PU é o ApSan de escalão Unidade. Este apoio é assegurado por elementos sanitários orgânicos das PU que têm a responsabilidade de efetuar medicina preventiva, recolha de feridos e doentes e o tratamento de emergência. O seu correspondente atual é o ApSan de Escalão I, onde “(...) a maior ênfase é dada às actividades necessárias para estabilizar o ferido ou doente (...) e permitir a evacuação para o escalão de cuidados de saúde seguinte.” (EME, 2007a, p.8-4).

Segundo as NC de Técnica de EM (1982b), o ApSan começa nas PU sendo que os Esquadrões, ainda que não possuam elementos orgânicos com responsabilidade neste apoio, têm elementos que fazem parte do PelSan da ECS do Grupo. O ERec é exceção e possui organicamente uma SecSan para o efeito, sendo esta igual entre todos os QO da Unidade de 1988 a 2009 e com o mesmo número de viaturas ao seu dispor.

Segundo as NC de Técnica de EM (1982b), a evacuação é efetuada pelas equipas de evacuação que atuam em A/D aos Esquadrões, destes para o PS da PU. Aqui, caso seja necessário, os indisponíveis são preparados para serem evacuados para o escalão superior. Sendo que “A evacuação é da responsabilidade e é normalmente efectuada pelo escalão sanitário imediatamente superior. Em cada escalão, a responsabilidade de evacuação vai até à sua instalação sanitária mais recuada.” (IAEM, 1982b, p.9)

Como já foi referido, o ERec possui apenas uma SecSan, tendo como tal, uma Viatura Blindada Ambulância para efetuar a evacuação de indisponíveis de todo o Esquadrão. Podendo a frente do ERec ir até 15 Kilómetros de largura, esta é uma área muito grande e dispersa para apenas uma viatura assegurar a evacuação de todos os indisponíveis.

5.6 Serviços

Como já vimos anteriormente, a Função Logísta Serviços inclui variadas atividades, no entanto, o ME 3100 (1982a) apenas faz referência à de Salvados. Como já foi referido no Subcapítulo 4.6, é responsabilidade de quem encontra o material de efetuar a sua recolha e Man se possível e, quando não for capaz de efetuar tal, informar o escalão superior das suas necessidades. O material recolhido pelos Esquadrões é encaminhado para um Local de Reunião de Salvados e Material quando possível, ou, caso a situação tática não o permita, é deixado no local onde foi encontrado ou deslocado para o Itinerário de Reab da PU, notificando o elemento de manutenção da PU. Tudo isto depende do material encontrado, sendo que as PU adequam o tratamento deste material segundo as suas próprias capacidades.

5.7 Pessoal

No que toca a pessoal, iremos analisar os QO e tentar identificar fragilidades e potencialidades.

Um dos primeiros pontos a ser referido é a subtração de uma das EqAlim do GCC, que já foi referido no Subcapítulo 5.2. Tendo em conta que o número total de homens do Grupo diminuiu de 645⁴⁵ para 445⁴⁶, poder-se-ia ter a ideia que a subtração de uma EqAlim não seria problema, no entanto, o que acontece ao subtrair-se esta equipa é que existe a possibilidade de uma das outras equipas passar a ter dois Esquadrões para apoiar, nomeadamente o ECS e o EAC, caso nenhum destes tenha elementos cedidos aos ECC.

Outro ponto é o das SecTpt e SecReab do PelReab/ECS/GCC onde podemos visualizar um maior equilíbrio no número de homens nas duas secções. Como podemos observar na Tabela nº 5.5, a diferença no número de elementos entre as secções em 1988 era enorme em comparação com o QO atual. Isto acontece porque, como já vimos no Subcapítulo 5.2, a SecReab é responsável pela gestão de todos os procedimentos que

⁴⁵ Informação retirada do. QO Nº 1.7.007/EO GCC (1988c) através do número de Equipamento Individual, como por exemplo os talheres de campanha.

⁴⁶ Informação retirada do QO Nº 24.0.03 (2009b)

envolvem o Reab do Grupo, sendo responsabilidade de efetuar o transporte dos artigos da SecTpt, como vimos no Subcapítulo 5.3. Ora com um maior número de pessoal e viaturas a SecReab passa a ter um maior controlo sobre a sua própria função dado que não tem tanta necessidade de se apoiar na SecTpt para efetuar o Reab das várias Classes.

Tabela nº 5.5 – Nº de homens no PelReab/ECS/GCC

	QO Nº 1.7.007/EO GCC (1988c)	QO Nº 24.0.03 (2009b)
Comando	2	2
SecTpt	25	11
SecReab	7	15
SecAlim	32	20

No que concerne ao ERec, este apenas possui a SecReab que inclui a EqAlim e Equipa de Reab (EqReab), sendo a diminuição do número de elementos de 3 na EqAlim e 2 na EqReab.

Ainda no que toca ao pessoal, nos QO atuais temos a questão de vários elementos possuírem mais do que uma função. No QO Nº 24.0.03 (2009b) temos vários elementos que além de fazerem parte do EM são Cmdt de pelotões do ECS, nomeadamente dos PelSan, Pelotão de Transmissões e PelMan. Existem ainda elementos que acumulam funções de comando dentro das suas próprias Subunidades:

Tabela nº 5.6 – Pessoal com mais do que uma função de comando no QO Nº 24-0.03 (2009b) e no QO Nº 24-0.05 (2009a) (GCCe ERec respetivamente)

Função primária	Função Acumulada
2º Cmdt do ECS/GCC	Cmdt PelReabTpt/ECS/GCC
Sargento de PelReabTpt/ECS/GCC	Cmdt da SecReab/PelReabTpt/ECS/GCC
Cmdt da SecAlim/ECS/GCC	Cmdt da EqAlim da ECS/GCC
2º Cmdt do ERec	Cmdt PelTm/ERec
Cmdt da SecReab/ERec	Sargento de Reab/SecReab/ERec

Como se pode observar pela Tabela nº 5.6, dentro do GCC temos vários elementos que assumem o comando de uma das Sec ou Eq que têm na sua alçada. Isto sem dúvida que lhes permite ter um conhecimento mais correto daquilo que se passa nas mesmas, dado

que fazem parte ativa destas, no entanto, pode também acarretar algumas dificuldades com a sobreposição de funções e excesso de carga de trabalho. Exemplo disso é o caso do 2º Cmdt do ECS. Este elemento além das suas funções como Adjunto do Cmdt do ECS é também o Cmdt do PelReabTpt o que, em campanha e segundo o ME 3100 (1982), lhe confere responsabilidades como Adjunto do Oficial de Logística e Oficial de Munições do Grupo. Como tal, é o responsável pela execução dos planos relativos ao Reab das várias classes e respetivo Tpt, além de operar e controlar os Trens de Campanha do Grupo. No caso do ERec, temos o exemplo do 2º Cmdt do ERec. Este acumula todas as responsabilidades de 2º Cmdt do ERec como, segundo as NEP 4.00 do ERec (2007), o comando dos Trens de Unidade⁴⁷ ou dos Trens de Combate, consoante estes se encontrem reunidos ou divididos, com as responsabilidades de Cmdt do Pelotão de Transmissões.

5.8 Síntese Conclusiva

Neste Capítulo estudamos a doutrina de apoio logístico relativa às PU. Uma das primeiras chamadas de atenção foi o facto do Manual utilizado se referir às PU como Grupos e à realidade da BrigMec não possuir um Grupo de Reconhecimento mas sim um ERec. Ora, ao longo do Capítulo pode-se observar, que mesmo apoiando a análise em documentos elaborados pelas Unidades em questão e pela EPC, os procedimentos utilizados pelo ERec são como se este fosse um Grupo. Algo que é compreensível dado que, ao contrário dos ECC, não possui um elemento intermédio entre ele e o BApSvc. No entanto, podemos também visualizar que esta abordagem acarreta algumas dificuldades do foro logístico.

Algo que foi observável nos Subcapítulos 5.2 e 5.3 é a sobrecarga a que são expostas as EqAlim. Estas são responsáveis pelo Tpt de artigos de cinco Classes diferentes. Ainda que seja uma possibilidade e permita uma economia de meios, há sempre a possibilidade de tal atrasar o Reab da Classe I. Ainda que seja possível no caso do GCC utilizar viaturas do PelReab/ECS, o mesmo já não se verifica no ERec, trazendo possíveis dificuldades no Reab e Tpt de alguns artigos.

⁴⁷ Consideram-se Trens de Unidade segundo o ME 3100 (1982a) “No caso de actuarem concentrados, os Trens de uma dada PU (...).”

Da análise dos meios de Tpt dos artigos de Classe III, podemos verificar que em ambas as PU os meios são insuficientes e que estas precisam de pedir apoio ao BApSvc. Já no caso da Classe V, não se trata de serem suficientes ou não, trata-se apenas de uma adequação dos meios, consoante ordens superiores a serem dados no momento, o que leva à questão de quantas viaturas é que as PU devem possuir para o Tpt de artigos desta classe.

Na Man observamos uma desincronização entre os QO do BApSvc (2011) e das PU (2009) e lacunas resultantes da ausência de viaturas próprias para a recolha e evacuação dos CC Leopard 2A6, além de não ser necessária a existência de uma SecMan nos ECC equipados com estes CC, dado que os seus trabalhos são conduzidos no BApSvc.

Podemos ainda adicionar que no geral, o ERec não possui os elementos logísticos necessários que lhe permitam fazer face às suas necessidades dadas as missões que pode cumprir e a extensão de terreno que pode cobrir.

Por fim, existe a acumulação de funções em alguns Pelotões e Secções, o que permite diminuir o número de pessoal existente, no entanto, em algumas das funções referidas, pode-se traduzir num excesso de acumulações em elementos essenciais como é o exemplo do 2º Cmdt do ERec.

Capítulo 6

Logística nas Forças Nacionais Destacadas

6.1 Generalidades

Neste Capítulo vamos abordar sucintamente a temática da Logística efetuada pelas FND. Pretendemos, através da análise de entrevistas a Oficiais envolvidos nas FND, retirar contributos para a doutrina da Logística das Pequenas Unidades, sendo que a amostra está detalhada no subcapítulo 3.3 e as entrevistas em anexo a este trabalho.

É necessário ter em conta que os QO para as FND são elaborados consoante a missão a ser cumprida e, como tal, são completamente diferentes daqueles que as PU têm em Território Nacional. Para além de que os meios utilizados são também diferentes daqueles que vêm explícitos nos Q.O das PU em estudo.

6.2 Análise de Entrevistas

Das entrevistas em anexo temos a realçar que, como já foi referido no subcapítulo 3.3 os entrevistados participaram em missões num espaço temporal diferentes, TO diferentes ou ainda com diferentes funções.

Nas perguntas nº 1⁴⁸ e nº 2⁴⁹, todos os entrevistados afirmam que salvo determinadas exceções a força aprontada era constituída por elementos da Unidade em que se desenrolava o aprontamento. Ora essas exceções recaem exatamente sobre elementos como os de transmissões e o apoio sanitário devido à sua especificidade. Sendo que esses elementos são provenientes de unidades de Transmissões, como a Companhia de

⁴⁸Os módulos de apoio logístico, orgânicos da unidade constituída para a missão no exterior, faziam parte da mesma? Ver Apêndice B

⁴⁹Que subunidades formaram esses módulos? Ver Apêndice B

Transmissões da BrigMec ou do Regimento de Transmissões ou de unidades sanitárias como o Centro de Saúde de Tancos.

No que toca ao treino dos módulos logísticos, tema que corresponde à pergunta nº 3⁵⁰, nas várias missões, consistia essencialmente na prática daquilo que poderiam encontrar no TO, tendo sido necessário praticar áreas específicas e não existentes no seu dia-a-dia da unidade em solo nacional como o apoio de terminal aéreo. Houve ainda a necessidade de formação por parte de alguns elementos com vista a dotar os mesmos com conhecimentos sobre o material utilizado no TO. É de referir que o tempo disponível para a consecução dessas formações foi considerado reduzido por elementos da missão 2º BIMec/KFOR Mar11/Set11. Já na BrigInt/KFOR Out08/Mar09 chama-se a atenção para o facto de vários elementos chegarem tardiamente à unidade aprontadora e como tal, terem algumas dificuldades em desempenharem corretamente as suas funções.

Relativamente à pergunta nº 4⁵¹, um ponto é consensual, o facto do apoio logístico se ter mostrado eficaz. Ainda assim alguns dos entrevistados apontam algumas lacunas, como por exemplo o número reduzido de elementos nos módulos logísticos. Os elementos da 2º BIMec/KFOR Mar11/Set11 chamam ainda a atenção para a questão de não estar previsto em QO alguns dos elementos dos vários módulos possuírem carta C e C+E⁵² e como tal em caso de saídas do aquartelamento ser necessário ir buscar elementos a outros módulos ou até às companhias de manobra. Da 1ºBI/KFOR Mar12/Set12 retiramos ainda a observação do número reduzido de elementos no módulo sanitário.

Quanto à pergunta nº 5⁵³, temos três procedimentos distintos. No T.O da Bósnia-Herzegovina, o Reab era efetuado essencialmente através dos voos de sustentação, ou seja os artigos provinham do Território Nacional não existindo um único cozinheiro civil. Já na 2º BIMec/KFOR Mar07/Set07 e BrigInt/KFOR Out08/Mar09, a responsabilidade era do contingente inglês e os nossos cozinheiros auxiliavam na confeção, por uma questão de moral e bem-estar dos elementos da nossa Força. Já nas restantes missões analisadas a responsabilidade da alimentação era de uma empresa, a Eclipse, sendo que os nossos cozinheiros auxiliavam na confeção e supervisionavam todos os procedimentos efetuados

⁵⁰Durante o aprontamento em que consistia o treino destes módulos? Ver Apêndice B

⁵¹No Teatro de Operações, estes módulos mostraram-se suficientes para um contínuo e efetivo apoio de serviços? Ver Apêndice B

⁵²C – Carta de Pesados e C+E – Pesados com reboque

⁵³Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe I? Quem eram os responsáveis? Ver Apêndice B

pela empresa. Eram ainda responsáveis pela alimentação durante as operações em que acompanhassem as subunidades de manobra, tendo a Eclipse apenas que fornecer os artigos. São exceção as rações de combate que são responsabilidade nacional.

Da pergunta nº 6⁵⁴ retiramos que o Reab de artigos de Classe III foi sempre através de uma outra entidade no TO. Nas missões 2º BIMec Jul97/Jan98, 2º BIMec/KFOR Mar07/Ser07 e BrigInt/KFOR Out08/Mar09 essa entidade era o contingente Francês. Já nas restantes os responsáveis, nomeadamente Oficial de Logística, tinham que efetuar pedidos à Nato Maintenance and Supply Agency (NAMSA) com o tipo, quantidade de combustível e dia da entrega. Quanto aos lubrificantes, utilizam-se os voos de sustentação e rendição além de ser possível recorrerem a outros contingentes ou até mesmo ao mercado local.

Relativamente à pergunta nº 7⁵⁵, o Reab de artigos de Classe V é da responsabilidade nacional, ou seja qualquer reabastecimento que fosse necessário teria que ser efetuado pelo Território Nacional nos voos de rendição ou de sustentação. Um dos problemas referido pelos elementos da 2º BIMec/KFOR Mar11/Set11, foi o número relativamente reduzido de munições de 9mm que, ainda que não afetasse a componente operacional, limitou o número de sessões de treino efetuadas.

Na pergunta nº 8⁵⁶ os entrevistados são consensuais quanto aos procedimentos. Uma das possibilidades é através dos voos de rendição ou dos voos de sustentação, recorre-se ainda a outros contingentes e ao mercado local. Devido ao facto das nossas forças possuírem viaturas Americanas, Francesas e Italianas permite-lhes comprar diretamente a esses contingentes os sobressalentes necessários. Durante a 2º BIMec/KFOR Mar11/Set11, devido ao facto dos Franceses terem reduzido o seu contingente, passou a ser mais difícil a aquisição de sobressalentes para as Panhard M11. O responsável da BrigInt/KFOR Out08/Mar09 acrescenta que é necessário, ainda na fase do aprontamento, efetuar um levantamento das necessidades de sobressalentes no TO aproveitando o voo de rendição para transportar alguns artigos críticos.

Das respostas dos entrevistados à pergunta nº 9⁵⁷ podemos verificar que, relativamente ao apoio sanitário, o essencial para as nossas forças é a capacidade de Role

⁵⁴Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe III? Quem eram os responsáveis? Ver Apêndice B

⁵⁵Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe V? Quem eram os responsáveis? Ver Apêndice B

⁵⁶Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe IX? Quem eram os responsáveis? Ver Apêndice B

⁵⁷Como se efetuava o Apoio Sanitário no Teatro de Operações? Quem eram os responsáveis? Ver Apêndice B

1⁵⁸, sendo que acima disso é responsabilidade de outros contingentes. Aqui acresce novamente a urgência de se efetuar um levantamento de necessidades em termos de material sanitário ainda durante o aprontamento para que se possa utilizar o voo de rendição para transporte dos mesmos.

Relativamente à pergunta n.º 10⁵⁹, consoante a distância a que as operações se desenrolavam do aquartelamento, pode seguir com a força de manobra, uma equipa de contacto com o propósito de auxiliar em caso de avaria, sendo esses elementos responsáveis pela primeira análise à mesma. Caso não tenham capacidade para reparar a viatura, efetuam um pedido de apoio para o aquartelamento, sendo este procedimento igual nas várias missões. Existe ainda a possibilidade se necessário, de pedir apoio às forças existentes no TO com o propósito de auxiliar os vários contingentes.

No que toca à pergunta n.º 11⁶⁰, temos alguns pontos referidos pelos entrevistados. No caso da missão 2º BIMec Jul97/Jan98, temos o facto de o Reab funcionar através dos voos de sustentação. Assim, ora o atraso destes, ora a impossibilidade de se realizar numa data certa, levou a que se priorizasse artigos e se recorre-se ao mercado local para artigos relacionados com a moral e bem-estar da força. Para os restantes entrevistados, as maiores dificuldades sentiram-se no Reab dos artigos de Classe IX. Nomeadamente pedidos ao Território Nacional cujo tempo entre pedido e resposta era demasiado longo. Elementos da missão 2º BIMec/KFOR Mar11/Set11 acrescentam a problemática dos vários módulos logísticos não serem autónomos, isto é os elementos que constituem esses módulos não serem mais polivalentes com mais capacidades, como por exemplo possuírem carta C e C+E. Os entrevistados que fazem parte da missão 1ºBI/KFOR Mar12/Set12 referem ainda a questão da manutenção do aquartelamento que leva ao empenhamento de elementos tanto da Companhia de Apoio como da Companhia de Manobra nessas tarefas.

Da 2º BIMec/KFOR Mar11/Set11 acrescenta-se o facto de existir uma empresa que fornece vários serviços ao contingente o que, segundo os entrevistados, permite libertar

⁵⁸Segundo a PDE 4-00 (2007a) “(...) garantem a primeira ajuda ao indisponível, através da sua reanimação e estabilização, efetuando ao mesmo tempo a primeira triagem. São responsáveis pela evacuação do indisponível desde o local onde sofre a lesão (...) é uma responsabilidade das Nações.”

⁵⁹Em caso de avarias nas viaturas durante operações, como se processava a reparação e em caso de necessidade a Evacuação das mesmas? Ver Apêndice B

⁶⁰Descreva qual/quais a(s) maior(es) dificuldade(s) sentida(s) durante a missão, no âmbito do apoio logístico? Ver Apêndice B

Soldados para a componente operacional, ao invés de se ter que os colocar a fazer outras tarefas como limpeza ou manutenção das instalações.

Retiramos ainda das várias entrevistas que na generalidade dos procedimentos, a responsabilidade recai no Oficial de Logística em coordenação com os Comandantes da Companhia de Apoio e da Companhia de Manobra. Tirando o apoio sanitário que é da responsabilidade do Oficial Médico.

6.3 Síntese Conclusiva

A nossa intenção com este capítulo é, através da experiência de Oficiais do Exército Português em TO no exterior, analisar os procedimentos logísticos efetuados nas FND, a sua organização e treino. De maneira que consigamos retirar informação que possamos comparar ou relacionar com a temática em análise neste trabalho e daí retirar conclusões.

Assim e da análise das entrevistas efetuadas, podemos verificar que em termos operacionais o desenrolar de algumas das Funções Logísticas se efetua, num ou outro ponto de igual forma à detalhada nos manuais utilizados neste trabalho. Nomeadamente na Man em que os procedimentos são exatamente os mesmos ainda que os meios envolvidos sejam em menor número e em alguns procedimentos de Reab como é o caso da Classe I quando os elementos do módulo da alimentação têm que seguir com as subunidades de manobra.

No entanto, o caso do ApSan é completamente diferente do que é referido nos manuais, não só por assentar nos conceitos de Role que já vêm referidos no PDE 4.00 LOGÍSTICA (2007a) como pelo facto de empenharmos meios mínimos nas FND, entenda-se por mínimos um Oficial médico e um número reduzido de socorristas.

Acrescenta-se ainda que o Reab dos vários artigos e prestação de Serviços por parte de uma empresa no TO permite libertar os nossos Soldados para a componente operacional e os nossos Oficiais para o planeamento da manobra, sabendo que a componente Logística está aligeirada e parte dela assegurada por elementos que não os nossos militares. Este ponto não é referido nos manuais em estudo e como tal torna a doutrina em estudo pouco necessária para o aprontamento e planeamento logístico das FND. Sendo assim necessária uma troca de experiências por parte dos vários Oficiais envolvidos nas FND, entre os que estão em aprontamento e os que ainda estão em missão e os que já estiveram.

Capítulo 7

Conclusões

No início deste trabalho propusemo-nos analisar a doutrina existente sobre Logística das PU a par com os QO atuais do GCC e do ERec. Referimos ainda que os manuais utilizados para este trabalho seriam essencialmente os manuais de 1982, que tratam especificamente a temática em estudo, completando com a PDE 4-00 e outras publicações tentando assim atualizar o máximo possível a informação que compõe este trabalho.

No subcapítulo 1.4 colocámos três QD e suas respetivas H, com o intuito de termos um guia na elaboração do trabalho. Como tal, as nossas conclusões começam pela verificação dessas mesmas H.

Ora quanto às H da QD 1, temos a dizer que se valida a H 1 e não se confirma a H 2. Sendo o ERec uma unidade com menos meios logísticos que um grupo, procede da mesma maneira com o BApSvc como se fosse um grupo, ainda que tal acresça dificuldades do forro logístico. São exemplos disso a área de operações que a SecSan pode ter sobre a sua responsabilidade possuindo para tal uma viatura mecanizada e uma viatura de rodas, e ainda o facto de possuir apenas uma viatura na SecAlim para efetuar a distribuição da alimentação aos pelotões. A EqReab possui mais três viaturas de rodas para auxiliar no Reab das várias classes, no entanto estas podem ser facilmente empenhadas no Reab de munições, auxiliar no Reab de Víveres e no Reab de outras classes que geralmente estão a cargo da EqAlim como os artigos de classe II, IV, VI e VII.

A QD 2 visa identificar se a aquisição dos CC Leopard 2A6 leva a alterações em várias funções logísticas ou apenas na Man. Aquilo que concluímos é que se verifica a H 2 e não a H 1. Além da questão de serem necessárias outras viaturas blindadas de recuperação com capacidade para rebocar o CC Leopard 2A6, existe ainda a questão do Reab e Tpt de munições para estes CC que diminui relativamente ao CC M60. A diminuição de capacidades dos CC diminui as necessidades de Reab de classe V ainda que possa também diminuir o tempo de espera destas PU e isso leva a possíveis alterações no número de elementos empregues nestas funções e no planeamento de necessidades.

Pretendemos com a QD 3 verificar quais as implicações de estarem incluídos materiais e funções acumuladas no QO 24.0.03 (2009) diferentes daquilo que aparece no QO 1.7.007/EO GCC (1988) e no ME 3100. Não conseguimos verificar a H 1 e a H 4 pelo facto de boa parte dos materiais estipulados nos novos QO não estarem ainda distribuídos às PU em estudo e ao BApSvc. Relativamente à H 2 e à H 3 temos a dizer que ambas se verificam. As funções acumuladas permitem diminuir o número de homens nas PU, no entanto podem levar a um sobrecarregamento de tarefas num só homem, como é o exemplo do 2º Cmdt do ERec, exemplo dado no Subcapítulo 5.7.

Além das QD deixamos ainda aqui algumas conclusões retiradas deste trabalho.

O facto de para cada operação as necessidades das PU serem diferentes e como tal os meios a serem empregues, também eles diferentes. Relativamente aos artigos de Classe III e V pelas razões apresentadas no Capítulo 5, nomeadamente a capacidade reduzida de Reab por parte dos Autotanques considerados nos QO de 2009 e pelo facto da dotação orgânica de munições de cada unidade depender de considerações superiores, como pela sobrecarga dos elementos das SecAlim e EqAlim no Reab e Tpt dos artigos de classe I, II, IV, VI e VII.

Ora, tal como pudemos ver no anexo b página 5 do mesmo, a logística deve adaptar-se à manobra, sendo para isso necessário efetuar um levantamento das possíveis necessidades da força de manobra. Este facto associado ao que podemos observar no capítulo 4, em que verificamos que em muitos procedimentos logísticos o BApSvc está presente apenas para coordenação, possíveis apoios e supervisão, retiramos que os elementos das PU ligados à logística das mesmas podem ter que coordenar com o BApSvc vários pedidos de apoio por não possuírem as capacidades necessárias para serem autossustentáveis.

No que toca ao BApSvc, devemos referir que o número crescente de viaturas no QO de 2011 permite analiticamente e teoricamente um melhor apoio às PU e como tal um menor empenhamento dos meios das PU. Dizemos teoricamente porque na realidade as viaturas que vêm explanadas no QO não foram ainda entregues ao BApSvc até à data de elaboração deste trabalho. É ainda de referir a discrepância entre o QO N° 08.01.19 (BApSvc) e os QO N° 24.0.05 (ERec) e QO N° 24.0.03 (GCC), mais precisamente no que diz respeito aos pelotões e secções dedicadas, respetivamente ao GCC e ao ERec, que aparecem nos QO das PU referidas e inclusive com número de viaturas não coincidente.

A atual estrutura logística das PU não permite uma fácil organização para missões no exterior. Os QO para as missões no exterior (FND) são elaborados consoante a missão, sendo que podemos observar que se tenta aproveitar os elementos logísticos das unidades aprontadoras, sendo, no entanto, necessário pedir elementos especializados ou enviar os existentes a cursos específicos para puderem trabalhar com o material existente no TO. Ou seja a estrutura existente não se adequa ao aprontamento de forças para o exterior já que são precisos ajustes na mesma. Ainda assim os procedimentos efetuados relativos a Reab e Man mostram ser os mesmos ou aplicáveis de igual forma à descrita nos manuais em estudo. Consideramos assim que os mesmos não são desajustados apenas desatualizados.

Dos pontos enunciados anteriormente retiramos que a resposta à Questão Central é não, pois a estrutura das unidades em estudo apresenta lacunas que dificultam os processos descritos nos manuais referidos no presente trabalho, ou até a sua impossibilidade como é o caso da evacuação dos CC Leopard 2A6.

Queremos ainda deixar aqui o nosso contributo para estudos futuros.

Deixamos aqui a sugestão de um possível estudo com ênfase na estrutura logística dentro de uma Brigada Norte Americana e a sua possível aplicação no nosso Exército. Repare-se que falamos de estrutura e não de procedimentos. Isto porque durante o desenvolvimento deste trabalho, tivemos oportunidade de pesquisar esta temática das Heavy Combat Brigade Team e retirámos dos vários Field Manual's que a sua estrutura logística assenta num Batalhão por Brigada, que apronta uma Companhia de Apoio Avançada para acompanhar as unidades de manobra consoante a missão, sendo que os únicos elementos Logísticos presentes de raiz nessas unidades são os módulos sanitários.

Bibliografia

- Manual de Logística* (n.d.). Recuperado em 03 Julho, 2012, em <http://intranet.academiamilitar.pt/mod/resource/view.php?id=2296>
- EME. (1982). *Regulamento de Campanha, Batalhão de Apoio de Serviços*. Lisboa: CEGRAF/Ex.
- EME. (1987). *Regulamento de Campanha 130-1 Operações*. Lisboa: CEGRAF/Ex.
- EME. (1988a). *Quadro Orgânico 1.7.007/EO BApSvc*.
- EME. (1988b). *Quadro Orgânico 1.7.007/EO ERec*.
- EME. (1988c). *Quadro Orgânico 1.7.007/EO GCC*.
- EME. (1998a). *Manual técnico do operador do Carro de Combate 51 Ton D-105mm M60A3TTS M/92 Volume I*. Lisboa: CEGRAF/Ex.
- EME. (1998b). *Quadro Orgânico nº 6.7.530 (GCC)*.
- EME. (2006a). *Quadro Orgânico nº 24.003. (GCC)*.
- EME. (2006b). *Quadro Orgânico nº 24.0.09 (BApSvc)*.
- EME. (2007a). *Publicação Doutrinária do Exército 4-00 LOGÍSTICA*. Lisboa.
- EME. (2007b). *Requisitos Logísticos (Manutenção e Reabastecimento) para a sustentação dos CC Leopard 2A6*.
- EME. (2008). *PAD 320-01 Publicações do Exército*. Lisboa: CEGRAF/Ex.
- EME. (2009a). *Quadro Orgânico nº 24.0.05. (ERec)*.
- EME. (2009b). *Quadro Orgânico nº 24.0.03. (GCC)*.
- EME. (2011). *Quadro Orgânico nº 08.01.19 (BApSvc)*.
- EPC. (1999). *DP 25 - Logística de Pequenas Unidades*. Santarém.
- ERec. (2007). *Normas de Execução Permanente do Esquadrão de Reconhecimento 4.00*.
- FREIXO, M. (2011). *Metodologia Científica*. Lisboa: Instituto Piaget.
- GCC. (2012). *Normas de Execução Permanente do Grupo de Carros de Combate*.
- IAEM. (1982). *ME - 3100, Logística das Pequenas Unidade*. Lisboa: CEGRAF/Ex.
- IAEM. (1982). *NC - 1100 Técnica de Estado Maior 1ª Repartição*. Lisboa: CEGRAF/Ex.
- KEEGAN, J. (2009). *Uma história da guerra*. Lisboa: Tinta da China.
- MANOUVER MATERIAL. (2001). *Technical Manual: Battle Tank, Track, Leopard 2A6 with 120 mm Main Gun – Turret and Armament Description Operation Maintenance Level 1*.

QUIVY, R., & CAMPENHOUDT, L. V. (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.

SARMENTO, M. (2008). *Guia Prático sobre a Metodologia Científica*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora.

Porto Editora. *Nível*. Recuperado em 14 Julho, 2012, em <http://www.infopedia.pt/lingua-portuguesa/N%C3%ADvel>

Apêndice A

Guião de Entrevista

O objetivo desta entrevista é ficar a conhecer procedimentos sobre o apoio logístico durante o aprontamento para a missão e durante a missão, nomeadamente se utilizaram os meios das unidades que aprontaram para a missão ou se foram cedidas por unidades com funções no apoio de serviços; se treinaram alguns procedimentos logísticos em Território Nacional; procedimentos efetuados em algumas das funções logísticas no Teatro de Operações, (Reabastecimento, Transporte, Manutenção, Apoio Sanitário e Serviços) e sugestões de como deveriam ter-se processado.

Destina-se aos S4 das FND, Comandantes da Companhia de Apoio e Comandante do Destacamento de Apoio de Serviços.

1. Os módulos de apoio logístico, orgânicos da unidade constituída para a missão no exterior, faziam parte da mesma?
2. Que subunidades formaram esses módulos?
3. Durante o aprontamento em que consistia o treino destes módulos?
4. No Teatro de Operações, estes módulos mostraram-se suficientes para um contínuo e efetivo apoio de serviços?
5. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe I? Quem eram os responsáveis?
6. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe III? Quem eram os responsáveis?
7. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe V? Quem eram os responsáveis?
8. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe IX? Quem eram os responsáveis?
9. Como se efetuava o Apoio Sanitário no Teatro de Operações? Quem eram os responsáveis?
10. Em caso de avarias nas viaturas durante operações, como se processava a reparação e em caso de necessidade a Evacuação das mesmas?
11. Descreva qual/quais a(s) maior(es) dificuldade(s) sentida(s) durante a missão, no âmbito do apoio logístico?

Apêndice B

Entrevista Tenente Coronel Amaral Lopes

1. Os módulos de apoio logístico, orgânicos da unidade constituída para a missão no exterior, faziam parte da mesma?

Sim faziam parte da mesma, havia uma organização perfeitamente definida. Temos que considerar duas vertentes no apoio logístico, numa fase o planeamento e a outra fase de execução. A parte da secção logística era curta para aquilo que eram as necessidades, tínhamos dois Oficiais, um sargento e uma praça e do contacto que tive com outros contingentes fiquei com a ideia que realmente eramos muito poucos para aquilo que tínhamos que fazer. Isto só na parte do planeamento. Salvo raras exceções que têm a ver com especificações, nomeadamente de natureza técnica é que veio pessoal de fora.

2. Que subunidades formaram esses módulos?

Respondida anteriormente

3. Durante o aprontamento em que consistia o treino destes módulos?

Temos que ver o treino em áreas distintas, há o treino base que todos têm que passar por ele. Mas depois a prática é o dia-a-dia da parte do apoio de serviços da unidade, é preciso preparar refeições, tem que se apoiar em termos sanitários. Por exemplo, se havia uma sessão de tiro onde são necessários elementos do apoio sanitário, são envolvidos os elementos que estão no aprontamento. E depois existem partes específicas que têm que ser vistas pontualmente, por exemplo, no TO como tínhamos voos de sustentação de 15 em 15 dias, foi necessário treinar o pessoal na área do apoio de terminal aéreo. É ainda necessário os mecânicos tirarem cursos relativos às viaturas que estão no TO

4. No Teatro de Operações, estes módulos mostraram-se suficientes para um contínuo e efetivo apoio de serviços?

Os nossos contingentes são curtos por uma questão economicista. Isto faz com que os horários e os ritmos de trabalho sejam sobrecarregados. O pessoal faz imenso para não colocar o apoio de serviços em causa mas é curto para as necessidades.

5. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe I? Quem eram os responsáveis?

O responsável por todo o apoio logístico é o Oficial de Logística. A maioria dos artigos era fornecida por Portugal pela antiga DSI, Direção de Serviço de Intendência. Fazíamos uma requisição com um mês e meio de antecedência o que permitia falar com os fornecedores com tempo e ter tudo pronto antecipadamente. Parte dos abastecimentos que

recebemos ainda foram pedidos pelo contingente anterior, em que eles mandavam-me a requisição para saber se queríamos assim e após aprovarmos eles mandavam para a DSI. Havia ainda o apoio logístico prestado pelos Italianos, onde eles forneciam géneros com prazos de validade mais curtos. Poucas vezes recorremos ao mercado local. A confeção era toda ela nossa responsabilidade, não havia um único cozinheiro civil.

6. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe III? Quem eram os responsáveis?

Nesta parte fazíamos os pedidos à Divisão Francesa porque era esta que tinha a responsabilidade de distribuição. No entanto, era nossa responsabilidade efetuar a adição de aditivos como anti congelante.

7. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe V? Quem eram os responsáveis?

Era tratado com o Território Nacional, ainda que em casos excecionais pudéssemos recorrer a outros contingentes no Teatro. Tudo isso vinha nos voos de sustentação, ou então por transporte terrestre. Os MOA tinham sempre uma porta aberta para que em casos de necessidade pudéssemos recorrer a outros contingentes.

8. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe IX? Quem eram os responsáveis?

Aqui é praticamente idêntico à classe V. Ou seja, a responsabilidade era nacional, no entanto algumas peças que a Chaimite utiliza são utilizadas por viaturas Americanas e nós pedíamos-lhe isso, aos Franceses relativamente a peças para as M11 e aos Italianos para as Iveco. Por vezes podíamos também recorrer ao mercado local, caso fosse vantajoso e houvesse possibilidades de tal acontecer.

9. Como se efetuava o Apoio Sanitário no Teatro de Operações? Quem eram os responsáveis?

Tínhamos Role 1 e Role 2, mais do que isto tinha que ser um Hospital Militar sendo este responsável pelas evacuações de pessoal indisponível. Caso houvesse necessidade este podia ainda ser evacuado para Portugal ou Alemanha.

10. Em caso de avarias nas viaturas durante operações, como se processava a reparação e em caso de necessidade a Evacuação das mesmas?

Efetuada pelos meios orgânicos da força. Os meios seguiam com a Força quando esta saía para o exterior. Quando se planeia a manobra temos que ter em conta o apoio de serviços, para fazer face a algo que possa correr mal. Agora, consoante a natureza da

missão, colocava-se estes meios à retaguarda da Força ou então eram preposicionados numa área afastada da parte operacional mas suficientemente próxima para poder intervir. Claro que quando a Força tinha que dividir-se em várias patrulhas não era possível enviar uma Equipa de Contacto com cada uma e como tal em caso de avaria contactavam-nos e depois a Equipa saía ao seu encontro. Se não tivéssemos os meios suficientes pedíamos apoio às forças existentes no TO que estão lá especificamente para garantir o apoio logístico aos vários continentes.

11. Descreva qual/quais a(s) maior(es) dificuldade(s) sentida(s) durante a missão, no âmbito do apoio logístico?

Problemas surgiram, os Voos de sustentação não era completamente certos. E isso trazia consequências fosse porque atrasava os processos, ou porque entretanto era preciso priorizar os artigos e alguns chegavam mas mais tarde do que estávamos à espera. E depois temos que ter uma sensibilidade enorme para aquilo que são necessidades para a moral e bem-estar e necessidades de forro operacional, ou vinha Cerveja e Café ou vinham sobressalentes para as viaturas. Resolvíamos estas faltas no mercado local, em vez de termos produtos nacionais comprávamos produtos de lá. A logística é trabalhosa, ela nunca está numa fase Zero está sempre a consumir.

Apêndice C

Entrevista Major Guerra da Silva

1. Os módulos de apoio logístico, orgânicos da unidade constituída para a missão no exterior, faziam parte da mesma?

Todos menos o Módulo de Transmissões, os restantes pertenciam todos ao 2BIMec (Módulo de Manutenção, Modulo de Alimentação, Modulo Sanitário) embora este ultimo fosse guarnecido com um Médico e um Enfermeiro vindos do exterior da Brigada.

2. Que subunidades formaram esses módulos?

Módulo de Transmissões que veio da Companhia de transmissões da Brigada.

3. Durante o aprontamento em que consistia o treino destes módulos?

O conceito “On Job Training” foi o conceito, durante os seis meses de aprontamento estes módulos apoiaram vida diária da unidade nas suas áreas específicas e quando em exercícios e treinos fora da unidade garantiam o apoio ao Batalhão nas suas áreas específicas.

4. No Teatro de Operações, estes módulos mostraram-se suficientes para um contínuo e efetivo apoio de serviços?

Sim, garantiram e foram eficazes no apoio quer quando o 2BIMec/KTM/KFOR estava aquartelado assim como quando projetado no teatro em Operações.

5. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe I? Quem eram os responsáveis?

Como prescrito no Memorando de Entendimento do Plano EDREV na Altura, eram as Forças Inglesas de Campo Slim Lines no qual estávamos aquartelados que tinham a responsabilidade de nos fornecer todos os artigos classe I que necessitávamos, porem para algumas atividades festivas Portugal através da EX DSI enviou alguns produtos típicos portugueses nos voos de sustentação requisitados atempadamente pelo S4 do batalhão. As Rações de Combate eram requisitadas a Portugal e eram fornecidas nos voos de sustentação, o S4 tinha que ter um mínimo em teatro e quando previa que esse mínimo ia baixar devido ao consumo em exercícios ou por a validade estar a acabar fazia a requisição a Portugal. Responsabilidade do S4 do Batalhão no controle dos abastecimentos classe I em sintonia com a CCS do Batalhão.

6. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe III? Quem eram os responsáveis?

Como prescrito no Memorando de Entendimento do Plano EDREV na Altura, a Lead Nation em classe III era a Franca. Existia uma bomba de combustível em Slim Lines e as viaturas eram abastecidas lá e controlada pelos Ingleses. As faturas de pagamento do combustível eram a posteriori pagas por Portugal.

Responsabilidade do S4 do Batalhão no controle dos abastecimentos Classe III em sintonia com a CCS do Batalhão.

7. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe V? Quem eram os responsáveis?

O reabastecimento de munições era efetuado por Portugal se necessário. A quantidade de munições de vários tipos existentes nos nossos paióis espalhados por três campos no Teatro (FRA, USA e UK) eram em quantidade suficiente. Mas quando necessário era Requisitado a Portugal pelo S4 do Batalhão. Responsabilidade do S4 do Batalhão no controle das munições.

8. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe IX? Quem eram os responsáveis?

Faziam-se três tipos de reabastecimentos desta classe devido a complexidade das nossas viaturas. A primeira era feita a partir de Portugal quando os artigos eram críticos e de alguma complexidade (Ex sobressalentes de Chaimite).

A segunda era feita com a aquisição de consumíveis e alguns artigos desta classe no mercado local quando era menos dispendioso comprar no teatro do que mandar vir de Portugal. E a terceira era feita com acordos feitos de interajuda com as nações a operar no teatro e das quais tínhamos viaturas iguais. Como exemplo, Itália – Viaturas Iveco, Franca – Viaturas Panhard M11, USA – viaturas M49 e M818.

Responsabilidade do S4 do Batalhão na aquisição dos abastecimentos Classe IX em sintonia com a CCS do Batalhão quanto as necessidades. A compra em teatro carecia de autorização do Comando da Logística quando a compra fosse de valores elevados.

9. Como se efetuava o Apoio Sanitário no Teatro de Operações? Quem eram os responsáveis?

O apoio sanitario era da responsabilidade do Batalhão. No entanto só tínhamos capacidade ROLE 1 em Slim lines e meios de evacuação terrestres. As capacidades ROLE 2 e ROLE3 encontravam-se num Campo Francês e num Campo Americano respetivamente. Quando aquartelados ou em operações mantínhamos apenas a capacidade ROLE 1 mas em caso de evacuações graves que exigissem ROLE 2 ou mesmo ROLE 3

eram transportados para os respetivos campos onde existiam essas capacidades devido a existir um Memorando de Entendimento entre Portugal e essas Nações. A evacuação podia ser por Helicóptero quando a situação o exigia.

10. Em caso de avarias nas viaturas durante operações, como se processava a reparação e em caso de necessidade a Evacuação das mesmas?

Quando em exercícios as viaturas avariadas eram sempre reparadas pela secção de manutenção do Batalhão, que efetuava as reparações no local ou se não fosse possível no local fazia a evacuação das mesmas com os próprios meios do Batalhão para Campo Slim Lines onde tínhamos a nossa própria oficina.

11. Descreva qual/quais a(s) maior(es) dificuldade(s) sentida(s) durante a missão, no âmbito do apoio logístico?

Durante a minha missão poucas dificuldades senti no cumprimento da minha função como Oficial de Reabastecimentos/Logística do Batalhão. Em 2007 a máquina logística estava numa fase em que todos os procedimentos entre o Teatro e Portugal e dentro do Teatro e as outras nações estavam já todos testados e bem “oleados” não havendo grandes dificuldades nesta área específica. No entanto posso apenas referir que o grande desafio era mesmo o reabastecimento de Classe IX Chaimite devido a idade das viaturas e a complexidade dos seus sobressalentes.

Apêndice D

Entrevista Major Agostinho

1. Os módulos de apoio logístico, orgânicos da unidade constituída para a missão no exterior, faziam parte da mesma?

A Unidade aprontadora RC 6 foi a unidade mãe que forneceu todos os meios de apoio logístico. Existiam claro alguns elementos isolados que pertenciam a outras unidades da BrigInt mas foi tudo levantado no RC 6, não houve nenhum módulo que viesse constituído de outra Unidade.

2. Que subunidades formaram esses módulos?

Nada a referir

3. Durante o aprontamento em que consistia o treino destes módulos?

Existe a questão da apresentação dos militares que compõem esses módulos que não é feita logo no início do aprontamento. O aprontamento vai sendo feito conforme as pessoas vão aparecendo e muitas vezes acontece que as suas funções são ocupadas por outras pessoas para fazerem coisas que não podem deixar de ser feitas. No meu caso tive o Oficial de Manutenção que já apareceu tarde no aprontamento e todas as suas funções recaíram sobre mim. O treino dos módulos correu no geral bem devido aos Sargentos que eram oriundos do RC 6 e como tal já estavam em funções e familiarizados com as tarefas a serem cumpridas, assim todo o treino foi feito na sua plenitude. O facto da Unidade aprontadora estar localizada na ponta do país levou à necessidade de planear vários movimentos, fosse para tratar de passaportes, vacinação, cursos, etc... e fui eu que tive que planear tudo isto dado que o módulo de transportes não estava ainda totalmente formado ou a funcionar na plenitude, por faltarem elementos.

4. No Teatro de Operações, estes módulos mostraram-se suficientes para um contínuo e efetivo apoio de serviços?

Sim, em termos de conhecimento humano, de capacidades técnicas sim mostrou-se eficaz.

5. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe I? Quem eram os responsáveis?

Nós estávamos localizados num campo onde a responsabilidade de reabastecimento e fornecimento de alimentação era dos Ingleses. Os géneros eram na sua maioria fornecidos pelos Ingleses e eram eles que os confeccionavam, apesar de termos cozinheiros próprios dado que temos uma confeção própria, característica Portuguesa, por uma questão

de moral e bem-estar da Força. Estavam eram sujeitos aos géneros que os Ingleses conseguiam arranjar. Os géneros típicos utilizados nas refeições do Natal e Ano Novo vieram no voo de sustentação, no início de Dezembro o que deu possibilidade de confeccionar essas refeições à maneira Portuguesa. Sendo que apenas tivemos um voo Sustentação.

6. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe III? Quem eram os responsáveis?

Todos os combustíveis e lubrificantes eram adquiridos no Teatro. Os Combustíveis eram adquiridos através de um Technical Agreement com os Franceses, assim como os Lubrificantes, apesar de termos recebido alguns específicos no voo de sustentação que tivemos que pedir a Portugal.

7. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe V? Quem eram os responsáveis?

O responsável pelo controlo destes artigos era o Oficial de Manutenção, tínhamos lá a capacidade orgânica suficiente para os treinos. O que fizemos foi uma deslocalização dos artigos de Classe V. Nós tínhamos os artigos divididos em dois campos, um Americano e um Francês. Assim deslocalizámos o material que tínhamos no campo Americano para o campo Francês onde estavam guardadas sem custos para a nossa Força. Isto além das munições que tínhamos no paiol do aquartelamento, mas este paiol estava sobre o controlo dos Ingleses.

8. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe IX? Quem eram os responsáveis?

Esses sobressalentes foram obtidos, muito à custa dos contingentes que estavam no TO, nomeadamente os Franceses para a Panhard M11. Os Franceses possuíam lá uma versão mais avançada desta, mas as peças eram na sua generalidade as mesmas, como tal recorriamos a esse contingente.

Há questões que têm que ser equacionadas na fase do aprontamento que é, efetuar um levantamento exaustivo do material existente no Teatro para na altura da projeção levarmos alguns sobressalentes que sejam necessários. E isso exige que haja uma coordenação estreita entre quem lá está e quem está em aprontamento.

9. Como se efetuava o Apoio Sanitário no Teatro de Operações? Quem eram os responsáveis?

Nós tínhamos um Oficial Médico e uma secção sanitária que trabalhavam numa infraestrutura em conjunto com os Ingleses. Tínhamos capacidade de Role 1, em que tínhamos algumas valências de Role 2 devido à partilha de espaço com os Ingleses. Tínhamos capacidade Role 2 e Role 3 em campos Alemães, Franceses e Americanos. Dependendo do grau de urgência o Oficial Médico encaminhava para um destes campos.

10. Em caso de avarias nas viaturas durante operações, como se processava a reparação e em caso de necessidade a Evacuação das mesmas?

Se pudesse ser reparado no local muito bem, se não a viatura era rebocada para as oficinas no aquartelamento, e aí fazia-se uma análise mais profunda da avaria, se tivessem sobressalentes substituíam-se e voltava a ser colocada em uso, caso não houvesse, tinha-se que pedir ao Depósito, solicitar a Portugal ou eventualmente a outros contingentes os sobressalentes necessários. As Equipas de Contacto e as viaturas de reboque geralmente não acompanhavam a Força no exterior porque as distâncias não o justificavam. Podia ocorrer que quando um deslocamento fosse mais prolongado, um módulo de manutenção, com capacidade limitada, acompanhava a Força para fazer qualquer intervenção necessária.

11. Descreva qual/quais a(s) maior(es) dificuldade(s) sentida(s) durante a missão, no âmbito do apoio logístico?

A nossa maior dificuldade era se o sobressalente não existisse no TO e tivéssemos que pedir a Portugal. O tempo entre pedido e resposta era demasiado longo e até porque só tivemos um voo de sustentação. Esta era a parte mais complicada.

Apêndice E

Entrevista Major Paz Lopes

1. Os módulos de apoio logístico, orgânicos da unidade constituída para a missão no exterior, faziam parte da mesma?

Praticamente todos os módulos do apoio logístico eram oriundos do 2º BIMec. A exceção foi o módulo de Transmissões que foi constituído tendo por base a Companhia de Transmissões da Brigada e um elemento do Regimento de Transmissões. O módulo de Apoio Sanitário ainda que composto por elementos do 2º BIMec, foi reforçado por elementos do Centro de Saúde de Santa Margarida/Tancos e o médico nomeado pela Direção de Saúde.

2. Que subunidades formaram esses módulos?

Respondida anteriormente

3. Durante o aprontamento em que consistia o treino destes módulos?

Fruto de sermos uma unidade operacional, estávamos em vantagem em termos de preparação, inclusive efetuamos o exercício Orion pouco tempo antes do início do aprontamento.

O seu treino era orientado para a função, fosse em aquartelamento ou numa situação operacional, entenda-se por esta uma atividade operacional a ser desenvolvida pela força em que tenhamos que enviar uma equipa de manutenção, uma equipa sanitária para prestar o apoio direto, enviar os meios necessários ao reabastecimento de maneira a criar todas as estruturas de apoio necessárias à componente operacional. O facto dos vários módulos fazerem parte de uma força já constituída trás algumas vantagens seja em termos funcionais, operacionais e mesmo no conhecimento dos materiais. Eu já vivi o contrário, quando comande a CCS em 2003 na Bósnia, em que o aprontamento foi em Viseu e em que a minha Companhia foi constituída 3 ou 4 meses antes de irmos para a missão. Todo aquele trabalho de equipa teve que ser criado e é muito mais difícil.

4. No Teatro de Operações, estes módulos mostraram-se suficientes para um contínuo e efetivo apoio de serviços?

Sim, numa maneira geral sim. A Força que fomos render tinha uma orgânica completamente diferente, tinha a nível da Companhia de Apoio uma estrutura com muitos mais elementos. O módulo de Apoio de Serviços praticamente durante a missão foi suficiente, tirando a nível das Transmissões que, devido à redução, tornou-se um pouco difícil garantir em simultâneo o apoio a nível do aquartelamento e garantir o apoio em

termos operacionais, ou seja, quando tínhamos que sair para o terreno. Em termos da Alimentação, a redução levou a que se tornasse a tarefa mais difícil, principalmente quando tinham que sair e garantir o apoio em Aquartelamento e no exterior. Basicamente, durante a missão não existiram grandes dificuldades porque as coisas não se complicaram muito. Se assim fosse e o Batalhão tivesse que sair e ocupar uma outra área de operações em que tivesse que levar todos os meios teria sido difícil. Como tal não aconteceu, os meios praticamente foram suficientes.

5. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe I? Quem eram os responsáveis?

Existe um contrato entre Portugal e uma empresa que é a Eclipse, em que esta é responsável pelo fornecimento da alimentação e água. Tínhamos uma equipa formada por 5 elementos, 2 graduados e 3 cozinheiros, onde o papel dos graduados era supervisionar a preparação das refeições, a sua colocação nas linhas de alimentação e atividades de limpeza que eram responsabilidade dos empregados dessa empresa. Ou seja, os graduados supervisionavam todas estas tarefas de maneira a garantir a qualidade dos alimentos e que a preparação era feita de acordo com os nossos hábitos de alimentação. Os cozinheiros ajudavam na confeção de maneira a que fossem feitos à maneira portuguesa. Em termos operacionais levava-se a cozinha de campanha e os intervenientes eram somente os elementos militares da secção de alimentação. O fornecimento de água era também uma responsabilidade da empresa. Ainda devido à parte operacional, estava estabelecido que a empresa tinha sempre que ter no Aquartelamento géneros para 72 horas, para o caso de se terem que efetuar saídas. Aqui por vezes treinávamos o plano de carregamento, ou seja, inopinadamente decidíamos que íamos sair e tínhamos que preparar tudo conforme o plano de carregamento. As Rações de Combate são responsabilidade nacional. Por vezes podia acontecer que quando fosse necessário, ao invés de levarem as Rações de Combate a empresa fornecia rações frias. O reabastecimento das Rações de Combate era efetuado por via aérea, utilizando os voos de sustentação ou de rendição. Éramos ainda responsáveis pelo fornecimento da alimentação ao contingente Húngaro, de acordo com os contratos estabelecidos entre os dois países excetuando as Rações de Combate que é responsabilidade nacional.

6. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe III? Quem eram os responsáveis?

A parte de combustíveis era fornecida pela empresa NAMSA (Nato Maintenance And Supply Agency), sendo esta responsável pelo fornecimento a todos os contingentes existentes no Kosovo. Requisitávamos os combustíveis a esta agência em que dizíamos a quantidade, o tipo de combustível e em que dia queríamos que se efetuasse o reabastecimento. O combustível utilizado para 18 geradores que forneciam a energia a todo o Aquartelamento e viaturas. Quando terminámos a missão estavam-se a finalizar as obras para que a energia passasse a ser fornecida pela rede pública, o que levaria a que o consumo de combustível descesse drasticamente. Isto porque os geradores consumiam cerca de 8 vezes mais combustível que as viaturas. Quanto aos lubrificantes, estes eram comprados maioritariamente no mercado local. No passado estes vinham de Portugal nos voos de sustentação, neste momento não existe necessidade disso. Por vezes podia-se também recorrer a outros contingentes para adquirir alguns lubrificantes específicos, nomeadamente ao contingente Americano. Tínhamos ainda que fornecer combustível ao contingente Húngaro sendo os lubrificantes responsabilidade nacional.

7. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe V? Quem eram os responsáveis?

É responsabilidade nacional, ou seja cada contingente tinha responsabilidade de ser autossuficiente de acordo com as dotações orgânicas. Existem dois paióis, um no nosso Aquartelamento e outro no campo Francês em Novo Selo, que era para utilização da KFOR, onde se guardavam munições de morteiros e explosivos que não podiam ficar no paiol do nosso Aquartelamento, por não haver condições para tal. O reabastecimento é efetuado através dos voos de sustentação e de rendição, em que tínhamos que efetuar os pedidos com cerca de 60 dias de antecedência devido à necessidade de Portugal ter que pedir autorização aos Países cujo espaço aéreo fosse sobrevoado. Tivemos um voo de sustentação durante a missão, no mês de julho. Existia alguma limitação em termos de munições de 9mm e granadas de fumos utilizadas no treino e operações de CRC. A limitação nas munições de 9mm levou a que não se efetuassem algumas sessões de tiro durante a missão. As munições do contingente Húngaro era responsabilidade dos mesmos. Apenas disponibilizamos um espaço no nosso paiol para eles poderem colocar as suas munições de acordo com os contratos estabelecidos.

8. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe IX? Quem eram os responsáveis?

A nível da classe IX tínhamos dificuldades no fornecimento de sobressalentes para a Viatura Panhard M11. Parte do material era comprado no mercado local, podíamos ainda recorrer ao contingente Americano, nomeadamente para sobressalentes das viaturas M816, M818 e M49 a preços muito mais reduzidos. Há uns anos conseguia-se obter os sobressalentes para as Panhard através do contingente Francês, no entanto, eles também têm vindo a reduzir os seus contingentes e isso leva a uma maior dificuldade na obtenção dos mesmos. Podíamos ainda receber sobressalentes a partir do Território Nacional através dos voos de sustentação e rendição. Uma parte do voo de julho levava sobressalentes.

9. Como se efetuava o Apoio Sanitário no Teatro de Operações? Quem eram os responsáveis?

O Batalhão é responsável por garantir Role 1. Cada contingente era ainda responsável por ter os medicamentos e equipamentos necessários. Durante o aprontamento fez-se um levantamento exaustivo das necessidades no TO, através de troca de experiências com a força que estava antes de nós. Assim, ainda durante o aprontamento fez-se uma requisição à Direção de Saúde dos artigos necessários a levar para o Teatro. Estes foram transportados nos voos de rendição no início da missão. Durante a missão praticamente não existiram grandes dificuldades em termos de rutura de stocks desta classe mas ainda recebemos alguns artigos que vieram no voo em julho. O Role 2 era responsabilidade do contingente Americano e o Role 3 do contingente Alemão. Por vezes adquiríamos alguns artigos que tivessem em risco de rotura de stock a estes contingentes.

10. Em caso de avarias nas viaturas durante operações, como se processava a reparação e em caso de necessidade a Evacuação das mesmas?

Durante as operações iam sempre equipas de manutenção de apoio direto, tanto Portuguesas como Húngaras. Eram estas que faziam o primeiro diagnóstico da avaria, que efetuavam as primeiras reparações; caso detetassem que conseguiam reparar no local mas não tinham os meios necessários, solicitavam meios extra à secção de manutenção do Batalhão, por último se as viaturas não fossem reparadas no local eram rebocadas pelos meios orgânicos do Batalhão. Sempre que íamos para as operações iam as equipas de manutenção e o Pronto-socorro. Podia acontecer que, fruto da distância ser relativamente perto do Aquartelamento, o Pronto-socorro não acompanhava a Força e só à ordem é que avançava.

11. Descreva qual/quais a(s) maior(es) dificuldade(s) sentida(s) durante a missão, no âmbito do apoio logístico?

As principais dificuldades foram em relação à Classe IX, relativamente às viaturas Panhard. Estas são muito utilizadas pela companhia de manobra e como tal existe maior desgaste deste tipo de viaturas.

Devido ao contrato existente não tivemos dificuldades ao nível das Classe I, Classe II e III. Ao nível da Classe IV, tudo o que precisávamos existia no mercado local. Classe V só aquela situação das munições de 9mm e das granadas de fumo. Classe VI, o mercado local era autossuficiente para manter a moral e bem-estar das nossas tropas. Classe VII, tínhamos a questão das Chaimite, que não estavam a ser utilizadas e estávamos à espera para serem evacuadas para Portugal. Não tivemos dificuldades na Classe VIII. Na Classe IX é que existiram alguns constrangimentos, devido ao facto do reduzido apoio em termos de reabastecimento vindo de Portugal.

No geral não existiram grandes dificuldades no apoio logístico. A empresa Eclipse fornecia-nos ainda muitos serviços, como recolha de óleos e lubrificantes utilizados, recolha do lixo, lavandaria, controlo de pragas, limpeza das instalações, manutenção exterior do aquartelamento, manutenção dos geradores, ar condicionados, estação de tratamento de águas residuais, caldeiras, etc.

Algumas destas tarefas, cá são efetuadas pelos nossos soldados, lá eram efetuadas pela empresa Eclipse liberando os nossos soldados praticamente para a componente operacional.

Apêndice F

Entrevista Capitão Lemos

1. Os módulos de apoio logístico, orgânicos da unidade constituída para a missão no exterior, faziam parte da mesma?

Nada diferente do dito pelo nosso Major Paz Lopes.

2. Que subunidades formaram esses módulos?

Nada a referir

3. Durante o aprontamento em que consistia o treino destes módulos?

Todos os elementos tiveram que passar pelo treino base com vista a relembrar procedimentos a efetuar em prol da proteção da Força. Deveriam ainda ter passado por um conjunto de formações com vista a prepará-los para a utilização dos meios existentes no TO, no entanto o tempo de aprontamento foi escasso para tal, tendo sido parte da formação de alguns elementos já no TO

4. No Teatro de Operações, estes módulos mostraram-se suficientes para um contínuo e efetivo apoio de serviços?

O efetivo dos módulos em si era reduzido. Em aquartelamento o número de elementos era suficiente para as suas tarefas, no entanto, em caso de ser necessário sair em conjunto com a força, o seu número tornaria os procedimentos de difícil execução. O facto de alguns desses elementos não possuírem a carta C e C+E para a condução das viaturas pertencentes aos módulos desses indivíduos, obriga ao preenchimento dessa lacuna, quando necessário, com militares vindos de outras secções da Companhia de Apoio ou até da Companhia de Manobra. Esta é uma lacuna imposta pelos QO já que os mesmos não previam a necessidade desses elementos possuírem essas cartas.

5. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe I? Quem eram os responsáveis?

Nada diferente do dito pelo nosso Major Paz Lopes.

6. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe III? Quem eram os responsáveis?

Além do dito pelo nosso Major Paz Lopes, o módulo de reabastecimento era responsável por efetuar leituras diárias dos vários depósitos e elaborar relatórios sobre gastos e necessidades.

7. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe V? Quem eram os responsáveis?

Nada diferente do dito pelo nosso Major Paz Lopes.

8. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe IX? Quem eram os responsáveis?

Além do dito pelo nosso Major Paz Lopes, possuíam um depósito para artigos de Classe IX controlado pelos elementos do módulo de manutenção. Maior parte dos sobressalentes era comprada no mercado local, após apresentado um Orçamento sobre essa aquisição. Ou seja, em caso de necessidade verificavam primeiro o Depósito e depois estudava-se qual a fonte mais vantajosa, se Território Nacional, se iam ao mercado local ou a outros contingentes existentes no TO

9. Como se efetuava o Apoio Sanitário no Teatro de Operações? Quem eram os responsáveis?

Nada diferente do dito pelo nosso Major Paz Lopes.

10. Em caso de avarias nas viaturas durante operações, como se processava a reparação e em caso de necessidade a Evacuação das mesmas?

Além do dito pelo nosso Major Paz Lopes, havia sempre uma Equipa de Contacto de prevenção, conforme o feedback dado por essa equipa no local da avaria, saia ou não o pronto-socorro.

11. Descreva qual/quais a(s) maior(es) dificuldade(s) sentida(s) durante a missão, no âmbito do apoio logístico?

Existia uma clara incapacidade de os módulos serem autónomos. Como já referi anteriormente, os QO não previam por exemplo nos módulos de alimentação e transmissões que determinados elementos além da sua especialidade fossem ainda dotados de carta C ou C+E, consoante os casos, o que obrigava ao empenhamento de militares exteriores a esses módulos para a condução das viaturas desses módulos. É necessário que ao encurtarmos o número de homens na Força, os existentes sejam mais polivalentes, com mais capacidades.

Apêndice G

Entrevista Major Pinto da Costa

1. Os módulos de apoio logístico, orgânicos da unidade constituída para a missão no exterior, faziam parte da mesma?

Tanto eu como o meu adjunto já estávamos colocados no Regimento de Cavalaria N.º6.

2. Que subunidades formaram esses módulos?

Remeteu para a entrevista do Capitão Melo.

3. Durante o aprontamento em que consistia o treino destes módulos?

Remeteu para a entrevista do Capitão Melo.

4. No Teatro de Operações, estes módulos mostraram-se suficientes para um contínuo e efetivo apoio de serviços?

Remeteu para a entrevista do Capitão Melo.

5. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe I? Quem eram os responsáveis?

Responsabilidade Nacional. Portugal, de 6 em 6 meses, tem estabelecido um contrato com a empresa ECLIPSE (Inglesa) para apoiar a FND. Nesse contrato está estabelecido um conjunto de tarefas (serviços) que a empresa tem que fornecer ao contingente português, nomeadamente, serviços de limpeza dos alojamentos e gabinetes, serviço de Lavandaria, entre outros.

No que refere à Classe I, a empresa fornece todos os géneros por nós solicitados existindo depois uma reunião entre o Oficial de Logística e o responsável da empresa, onde é apresentada uma proposta de ementa para o mês. A confeção é da responsabilidade da Força.

6. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe III? Quem eram os responsáveis?

Esta classe é responsabilidade nacional. Sempre que é necessário abastecer os nossos depósitos, o Oficial de Logística envia a requisição para a NAMSA e para o JLSG⁶¹. Passados mais ou menos 3 dias o combustível está no aquartelamento.

Os lubrificantes são adquiridos no mercado local.

⁶¹ Joint Logistics Support Group

7. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe V? Quem eram os responsáveis?

A Força dispõe, no TO, de uma dotação de Munições. A requisição é enviada para o TN, nomeadamente para a DMT. Se existir voo de sustentação será satisfeita essa necessidade.

8. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe IX? Quem eram os responsáveis?

Todos estes artigos são adquiridos no mercado local.

9. Como se efetuava o Apoio Sanitário no Teatro de Operações? Quem eram os responsáveis?

Remeteu a resposta para o Capitão Médico Jorge Labandeiro, Oficial Médico da KFOR em que participou.

O apoio sanitário é uma responsabilidade nacional, contudo podem existir acordos de entendimento entre países para esse tipo de apoio. Essa responsabilidade nacional consistia no apoio sanitário ROLE 1 - ou seja triagem, estabilização e tratamento precoce de vítimas, evacuação, cuidados de saúde primários e medicina preventiva. O apoio mais diferenciado era prestado por dois hospitais ROLE 2 (US Hospital) e ROLE 3 (German Hospital). O ROLE 4 é no território nacional. A nossa força KTM tinha um centro médico (ROLE 1), multinacional - Portugueses e Húngaros - onde era realizada a prestação de cuidados de saúde primários, medicina preventiva, e onde era coordenada todo o controlo sanitário. Necessário efetuar, contudo este último controlo necessitava da colaboração do hospital ROLE 3. A nível operacional existia uma equipa médica que acompanhava quer os treinos quer as operações para prestar o apoio sanitário.

10. Em caso de avarias nas viaturas durante operações, como se processava a reparação e em caso de necessidade a Evacuação das mesmas?

Remeteu a resposta para o Capitão de Serviço de Material Paulo Valente, Oficial de Manutenção da KFOR em que participou.

Todas as operações realizadas foram acompanhadas por uma equipa de contacto do Módulo de Manutenção que fazia o apoio de manutenção necessário. Não só às viaturas mas a todo o material orgânico da força!

A dimensão e constituição dessa equipa são proporcionais ao efetivo dos meios empregues na operação. No mínimo era constituída por dois mecânicos (1 Sargento e 1 Soldado).

Em caso de mobilização de todo o GAM, o Módulo de Manutenção acompanhava com todos os meios humanos e materiais orgânicos.

Em caso de avaria o procedimento era o seguinte, primeiro a equipa de contacto presente no local tentava solucionar a avaria, caso não fosse possível a reparação no local ou, a resolução da mesma fosse muito demorada, era acionada uma Equipa de Recolha através de um M816 que recolhia a viatura para o aquartelamento para posterior reparação. No caso da viatura recolhida ser um meio essencial ao cumprimento da missão, era substituída por outra semelhante ou equivalente. Situação que neste TO é possível, dado que os meios existentes (viaturas) são excessivos face ao efetivo da força presente.

11. Descreva qual/quais a(s) maior(es) dificuldade(s) sentida(s) durante a missão, no âmbito do apoio logístico?

Pessoalmente e a nível da força nunca sentimos dificuldades no âmbito do apoio logístico. A empresa ECLIPSE, a NAMSA e o Comando da Logística (DMT) nunca colocaram entraves às nossas solicitações.

Apêndice H

Entrevista Capitão Melo

1. Os módulos de apoio logístico, orgânicos da unidade constituída para a missão no exterior, faziam parte da mesma?⁶²

2. Que subunidades formaram esses módulos?

O Módulo de Manutenção era constituído inteiramente por militares da Unidade Aprontadora – Regimento de Cavalaria N.º6 (RC6), três Sargentos e quatro Praças, mesmo assim, visto as Unidades de Operacionais raramente terem nas suas fileira Oficiais de Manutenção, o Comandante de Módulo (Capitão de Manutenção) era do Regimento de Manutenção.

O Módulo Sanitário, era constituído por um Socorrista (RC6), um enfermeiro (exterior ao RC6) e um Médico (HMP⁶³). O módulo teve de ser reforçado com um Socorrista da Companhia de Manobra, por motivos operacionais.

Módulo de Transmissões era constituído por três Sargentos e três Praças e um Oficial de Transmissões, apenas as Praças e dois dos Sargentos eram do RC6. O Oficial e um dos Sargentos eram da Escola Prática de Transmissões. Do antecedente era normal que todo as militares viessem da Escola Prática de Transmissões ou Regimento de Transmissões.

Do PelReab, a SecAlim era inteiramente do RC6, tendo sido reforçado com um Sargento da Companhia de Manobra, oriundo do Regimento de Guarnição N.º2 (Açores), a SecReab era inteiramente do RC6, tendo sido reforçada com mais dois militares da Companhia de Manobra, a SecTransp era inteiramente do RC6.

3. Durante o aprontamento em que consistia o treino destes módulos?

Na fase de Aprontamento, para a Companhia de Apoio, o treino baseou-se no “On Job Training”, ou seja, os militares foram colocados a desempenhar as funções que iriam desenvolver em Teatro de Operações, no Regimento e durante os múltiplos exercícios. Paralelamente, os militares frequentaram os mais variados cursos de formação.

No entanto, os cursos não substituem o treino e prática, contínuos. Como no Exército, os meios de apoio e sustentação das forças se encontram, maioritariamente, concentrados da Escola Prática dos Serviços, e tendo em atenção que neste período

⁶² O entrevistado respondeu às questões 1 e 2 como se fossem uma só.

⁶³ Hospital Militar Principal

decorria a preparação do Battle Group no Regimento de Infantaria N.º13 em Vila Real, não foi possível ter no RC6 muitos dos equipamentos que operamos com regularidade na KTM/KFOR, como latrinas, e banhos de campanha.

4. No Teatro de Operações, estes módulos mostraram-se suficientes para um contínuo e efetivo apoio de serviços?

O efetivo atual presente na KTM/FOR, do contingente Português, não é o suficiente para um conveniente apoio às Operações.

5. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe I? Quem eram os responsáveis?⁶⁴

6. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe III? Quem eram os responsáveis?

7. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe V? Quem eram os responsáveis?

8. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe IX? Quem eram os responsáveis?

No TO do Kosovo, leia-se no Campo de Slim Lines, que é o Campo Militar que foi comprado pelos Portugueses, existe uma empresa civil, chamada ECLIPSE, de origem/nacionalidade Inglesa, que em coordenação com o Comando do Batalhão e com o Comando da Logística, coordena ou faz chegar ao Campo tudo o que é necessário, de géneros alimentares e água.

Combustível é coordenado pelo Logística (S4), e Sobresselentes é Coordenado entre o S4 e o Oficial de Manutenção.

Ao nível do Reabastecimento e Apoio do Batalhão em Operações, processa-se da seguinte forma: A Ordem de operações determina de forma geral, remetendo para o Anexo de Apoio Logístico. São efetuadas coordenações diretas entre a Companhia de Apoio, o EM do Batalhão, e as Unidades de Manobra, de forma a agilizar da melhor forma todo o processo. Forma geral as Unidades que saem para operações fazem-se acompanhar pelos artigos contemplados pelo Plano de Carregamento aprovado pelo Comando do Batalhão, entre outros materiais, as tendas e respetivas “bufadeiras” de ar quente, burros do mato, munições, e rações de combate com água para 1 ou dois dias, e com todos os depósitos de combustível (jerrican) cheios.

⁶⁴ O entrevistado respondeu às questões 5, 6, 7 e 8 como se fossem uma só.

Sempre que se manifestar a necessidade, é transportada a alimentação e quaisquer outros serviços para a região da operação, se for implementada uma Zona de Reunião. Por norma a alimentação quente, é transportada para a região da operação pelas Unidades de Manobra, pelos respetivos Sargentos de Reabastecimento. Os banhos e latrinas, no período de inverno, ficam inoperacionais assim que a temperatura baixa dos zero graus, uma vez que a água existente nos nossos equipamentos congela, são operados inteiramente pelo PelReab da Companhia de Apoio. Quando solicitado o combustível é transportado para a região, em autotanques, pelo PelReab. Esta situação pode carecer de uma escolta por parte da Companhia de Manobra, tudo isto é coordenado no EM do Batalhão.

Com a Companhia de Manobra, para operações, geralmente vão duas Equipas de Contacto, a Sanitária e a de Manutenção, que asseguram as necessidades imediatas verificadas. Fazem-se acompanhar dos materiais que se preveja serem mais utilizados, uma vez que o grosso do apoio pode estar a muitas dezenas de quilómetros.

9. Como se efetuava o Apoio Sanitário no Teatro de Operações? Quem eram os responsáveis?

O responsável primário pelo Apoio Sanitário em Operações é o Oficial Médico.

Ele é que coordena qual a melhor viatura a empregar, se ele vai ou não, se os Sargentos enfermeiros vão ou não, quantos socorristas e que materiais se devem fazer acompanhar. O Comando da Companhia de Apoio apenas se preocupa em fazer passar a informação descendente e acompanhar o processo de preparação. Atenção que atualmente parte do módulo Sanitário é Húngaro, uma vez que é de responsabilidade de cada nação, no papel, o Oficial Médico Português é que é o Cmdt do Módulo, mas também existe um médico Húngaro que se preocupa com a sua parte da Força;

10. Em caso de avarias nas viaturas durante operações, como se processava a reparação e em caso de necessidade a Evacuação das mesmas?

Como referi anteriormente a Equipa de Contacto de Manutenção tem capacidade de desempanagem e eventualmente de reboque. Cá vai um aspeto prático, a Companhia de Manutenção Húngara, após a primeira Operação em que ouve incidentes, dispensou a viatura de recuperação, porque era um monstro e as estradas e relevo do Kosovo não permitiam o seu rápido deslocamento e manobra, logo foi um empecilho para a operação. A Companhia de Manutenção Portuguesa, nunca o dispensou, por ser mais pequeno e porque as Chaimites davam muitos problemas e regularmente eram rebocadas. Se por alguma razão tivesse de ser enviado o Recover à zona de Operações, dependendo da

ameaça, podia carecer de escolta, visto não ser blindada e não ser conveniente deslocarem-se viaturas isoladas.

11. Descreva qual/quais a(s) maior(es) dificuldade(s) sentida(s) durante a missão, no âmbito do apoio logístico?

As maiores dificuldades foram o Inverno, e a falta de pessoal, devido aos recentes cortes no efetivo do Contingente Português, a par de a responsabilidade de manutenção do Campo ser inteiramente da Companhia de Apoio, mas não da parte Húngara, porque estes pagam, e bem, para usufruir.

Apêndice I

Entrevista Capitão Pereira

- 1. Os módulos de apoio logístico, orgânicos da unidade constituída para a missão no exterior, faziam parte da mesma?**

Não

- 2. Que subunidades formaram esses módulos?**

Os elementos do PelReabTpt eram militares do Regimento de Infantaria N.º13 (RI13). Os elementos do Módulo Sanitário vieram de várias Unidades. Os do Módulo de Transmissões da Escola Prática de Transmissões e militares do RI13. E os elementos do Módulo de Manutenção fazem parte do RI13 e outras.

- 3. Durante o aprontamento em que consistia o treino destes módulos?**

O treino consistiu essencialmente no conceito de On Job Training.

- 4. No Teatro de Operações, estes módulos mostraram-se suficientes para um contínuo e efetivo apoio de serviços?**

Sim, à exceção do Módulo Sanitário. Na minha opinião, o Módulo Sanitário ter só um Médico e um Enfermeiro, até se aceita, mas ter um só socorrista não é viável. Isto porque em termos de férias o Médico alterna com o Enfermeiro, mas o socorrista só o pode fazer com outro socorrista. Dai que todas as forças retirem um atirador da Companhia de Manobra para ser um socorrista.

- 5. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe I? Quem eram os responsáveis?**

Ao nível Classe I, Rações de Combate é uma responsabilidade da Força. Relativo à alimentação e água é tudo fornecido por uma empresa civil, a ECLIPSE.

- 6. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe III? Quem eram os responsáveis?**

Ao nível de combustíveis somos fornecidos pela NAMSA (agencia da NATO), quanto a lubrificantes ou são requisitados ao Território Nacional (TN) ou são adquiridos no mercado local.

- 7. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe V? Quem eram os responsáveis?**

O PLANO EDREV estabelece uma Dotação Operacional de Munições (DOM) que deveremos ter sempre em TO. Quando esses níveis não estão de acordo com a DOM, a

força requisita. Todos os abastecimentos são efetuados durante os voos de rendição ou de sustentação.

Existe na força uma Equipa de Munições constituída por um Oficial e um Sargento.

8. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe IX? Quem eram os responsáveis?

Existe no TO um PLL que garante os sobressalentes para as avarias mais rotineiras.

Caso sejam necessários outros, esses são requisitados ao TN. Caso haja em canal e não sejam urgentes, são enviados nos já referidos voos. Caso contrário pede-se autorização ao TN para os adquirir no Mercado local.

Os responsáveis são o Oficial de Manutenção e o Chefe do Módulo de Manutenção.

9. Como se efetuava o Apoio Sanitário no Teatro de Operações? Quem eram os responsáveis?

O apoio sanitário inicia-se no TO com a requisição dos medicamentos necessários no TO. No TO existe uma EqEvacSan que garante o apoio operacional durante as operações, que é a mesma que garante o apoio sanitário ao Posto de Socorros do campo.

Este PS é um ROLE 1, que evacua para o Role 2 (Hospital Norte Americano - CAMP BONDESTEELE), ou para o ROLE 3 (Hospital Alemão - CAMP PRIZREN).

Existem em TO uma Automaca citadina, duas Automaca tática e uma Automaca tática robustizada.

A força tem ainda uma verba para aquisição no mercado local para Classe VIII.

10. Em caso de avarias nas viaturas durante operações, como se processava a reparação e em caso de necessidade a Evacuação das mesmas?

A força dispõe de duas Equipas de Recuperação equipadas com M816, esta viatura tem capacidade de recuperação de viaturas até 10Ton.

Em caso de avaria a Equipa de Recuperação desloca-se ao local e, caso consiga, repara a viatura avariada. Em caso negativo reboca a viatura para o Campo onde fará a reparação da avaria. Não estão previstas evacuações de viaturas para TN.

11. Descreva qual/quais a(s) maior(es) dificuldade(s) sentida(s) durante a missão, no âmbito do apoio logístico?

A maior dificuldade é os reabastecimentos serem limitados aos voos de rendição e estes ainda estarem limitados, quer à disponibilidade da Força Aérea quer das limitações de volume e peso das aeronaves.

Apêndice J

Entrevista Capitão Cordeiro

1. Os módulos de apoio logístico, orgânicos da unidade constituída para a missão no exterior, faziam parte da mesma?

A unidade não possui módulo de apoio logístico. Possui destacamento de apoio de serviços, constituído propositadamente para a missão.

2. Que subunidades formaram esses módulos?

Fazem parte 4 secções: manutenção, reabastecimento, sanitária e transmissões.

3. Durante o aprontamento em que consistia o treino destes módulos?

Essencialmente, de quatro tipos: numa primeira fase, treino de competências individuais; numa segunda fase, treino de competências coletivas e proteção da força; numa terceira fase, treino orientado para a missão; e numa quarta fase, preparação para a projeção da força.

4. No teatro de operações, estes módulos mostraram-se suficientes para um contínuo e efetivo apoio de serviços?

Sim

5. Como se efetuava o reabastecimento dos artigos de classe I? Quem eram os responsáveis?

Dois tipos de reabastecimento: UNIFIL responsável pelo reabastecimento de géneros. A força procedeu a reforço de alimentação com aquisição de géneros no mercado local. Responsabilidade da SecReab, com supervisão do OfLog.

6. Como se efetuava o reabastecimento dos artigos de classe III? Quem eram os responsáveis?

UNIFIL responsável pelo reabastecimento de combustíveis e lubrificantes. Para os casos particulares de alguns lubrificantes especiais para equipamentos de engenharia, a força possui um volante próprio, transportado para TO aquando da projeção da UnEng1. Responsável: OfMan e SecReab, com supervisão do OfLog.

7. Como se efetuava o reabastecimento dos artigos de classe V? Quem eram os responsáveis?

Não houve reabastecimento classe v.

Em caso de necessidade, solicitava-se ao canal logístico nacional (CFT e CmdLog). Responsável: OfMan, com supervisão do OfLog.

8. Como se efetuava o reabastecimento dos artigos de classe IX? Quem eram os responsáveis?

Maioritariamente no mercado local, com exceção de alguns sobressalentes que foram fornecidos por via aérea (pedidos ainda pela força anterior).

9. Como se efetuava o apoio sanitário no teatro de operações? Quem eram os responsáveis?

O apoio sanitário era garantido, numa primeira fase, pela secção sanitária e pelo médico da unidade (considerado apoio role1). Caso necessário, processava-se a evacuação para role 2 (hospital em Naqoura), e deste, para role 3 (hospital em Saida). Caso a gravidade assim o justificasse, role 4 em Chipre.

10. Em caso de avarias nas viaturas durante operações, como se processava a reparação e em caso de necessidade a evacuação das mesmas?

Quer a reparação, quer a evacuação eram responsabilidades da unidade, através da sua secção de manutenção.

11. Descreva qual/quais a(s) maior(es) dificuldade(s) sentida(s) durante a missão, no âmbito do apoio logístico?

As maiores dificuldades prenderam-se essencialmente com a ausência de apoio de sustentação. Desta forma, todo o apoio logístico girava em torno do apoio garantido pela UNIFIL, e das aquisições no mercado local para suprir as necessidades.

Apêndice K

Entrevista Capitão Teixeira

1. Os módulos de apoio logístico, orgânicos da unidade constituída para a missão no exterior, faziam parte da mesma?

Apesar dos militares que integraram os módulos de apoio, serem provenientes de outras unidades, como o caso de dois Sargentos e três praças do Módulo de Transmissões e um Enfermeiro que integrou o Módulo Sanitário, todos eles fizeram parte do projeto “Battle Group” da União Europeia, pelo que quando foi constituído o Batalhão para o Kosovo, todos os militares pertenciam ao 1º Batalhão de Infantaria (1BI) do Regimento de Infantaria N.º13 (RI13), independentemente da sua Unidade de origem. Todos os restantes militares que integraram os Módulos de Manutenção, Sanitário, Transmissões e o PelReabSvc já pertenciam ao 1BI do RI13.

2. Que subunidades formaram esses módulos?

Maioritariamente pertencem todos ao RI 13, tirando os elementos do Módulo de Transmissões que pertencem ao RI13 e à Escola Prática de Transmissões.

3. Durante o aprontamento em que consistia o treino destes módulos?

O treino dos módulos, durante a fase de aprontamento, incidiu basicamente na metodologia do “On job training”, ou seja, treino orientado para a função e, sempre que possível, utilizando os meios existentes em TO por forma a familiarizar os militares na função. Foram ministradas igualmente palestras e ações de formação em áreas mais técnicas, como é o caso dos condutores, mecânicos, transmissivos e cozinheiros. Receberam igualmente treino ao nível do tiro, instintivo e de combate, e do inglês.

4. No Teatro de Operações, estes módulos mostraram-se suficientes para um contínuo e efetivo apoio de serviços?

A Companhia de Apoio de Serviços (Alfa Coy) no TO, da forma que está organizada, está vocacionada para o apoio às operações, ou seja, se for necessário projetar o Batalhão para o exterior e apoiar as operações a partir de uma Forward Support Area, os módulos estão vocacionados e dispõem dos meios para garantir esse apoio. Quando os módulos estão em aquartelamento, garantem igualmente o apoio de serviços no dia-a-dia. Sempre que o Batalhão sai para operações, a atividade diária é reduzida ao mínimo e a segurança ao aquartelamento é garantida pelo remanescente da Companhia de Apoio.

5. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe I? Quem eram os responsáveis?

A alimentação do contingente está a cargo de uma empresa civil, a ECLIPSE, que tem um contrato celebrado com Portugal no sentido de garantir a alimentação aos militares. Mensalmente, os géneros chegam do exterior, por vezes em camiões contratados pela empresa ECLIPSE, e são armazenados em arcas congeladoras e arcas frigoríficas. Muitos géneros são também adquiridos no mercado local, mas estamos a falar mais de frutas e legumes. Após a receção dos géneros, a empresa ECLIPSE, em coordenação com a Secção de Logística e a Secção de Alimentação, definem a ementa semanal e é posteriormente confeccionada pela secção de alimentação. As rações de combate, é responsabilidade Nacional. Sempre que passam da data de validade, são requisitadas novas rações de combate para Portugal e são enviadas nos voos de sustentação.

6. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe III? Quem eram os responsáveis?

O reabastecimento dos combustíveis e lubrificantes é responsabilidade nacional. A maioria dos lubrificantes é adquirida no mercado local ou em outros contingentes. A NAMSA (NATO Maintenance and Supply Agency) é quem nos fornece os combustíveis. Em média, o tempo que medeia entre a requisição e o abastecimento é de 24 horas.

7. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe V? Quem eram os responsáveis?

As munições são responsabilidade nacional. Os contingentes trazem, aquando da vinda para TO, a sua dotação necessária de munições para usar durante a missão, e em caso de necessidade de reabastecimento ou de evacuação de munições para TN, são utilizados os voos de sustentação para o efeito. Ao nível do armazenamento, temos um paiol no nosso aquartelamento e outro paiol num aquartelamento em Novo Selo, do contingente Francês.

8. Como se efetuava o Reabastecimento dos artigos de Classe IX? Quem eram os responsáveis?

Os artigos da classe IX, sobressalentes, podem ser adquiridos diretamente no mercado local, noutros contingentes, como é o caso dos Franceses para as viaturas M11 e dos Americanos para o caso das viaturas da família M800, e também através dos voos de sustentação que trazem muitos sobressalentes em falta no TO. Relativamente aos sobressalentes que chegam nos voos de sustentação, são maioritariamente peças mais complexas e difíceis de adquirir no mercado local, tais como pneus de viaturas, caixas de velocidade, espelhos blindados, partes de motores, etc. Todos os restantes sobressalentes são adquiridos no mercado local.

9. Como se efetuava o Apoio Sanitário no Teatro de Operações? Quem eram os responsáveis?

O apoio sanitário é responsabilidade nacional. O ROLE I é prestado no aquartelamento, com o Módulo Sanitário. O apoio ROLE II e ROLE III já têm de ser prestados em hospitais de outras unidades, nomeadamente em Bondsteel, Base dos Americanos e em Prizren, Base dos Alemães. O apoio ROLE IV já é responsabilidade nacional, ou seja, a evacuação, em caso de necessidade, já é responsabilidade do Batalhão em evacuar o militar para TN.

10. Em caso de avarias nas viaturas durante operações, como se processava a reparação e em caso de necessidade a Evacuação das mesmas?

Sempre que há operações, e no caso concreto aqui no Kosovo, o Módulo de Manutenção mantém de prevenção, e em aquartelamento, uma equipa de contacto composta por um Sargento e uma Praça Mecânico, equipados com uma viatura de recuperação M816. Sempre que uma viatura avaria, é dada ordem à equipa de contacto para recuperar a viatura avariada e é automaticamente evacuada para a unidade e reparada na oficina. O mesmo procedimento é tomado durante os patrulhamentos, onde, sempre que uma viatura avaria, a mesma é recuperada para a Unidade e reparada na oficina. Por norma, e isso varia de força para força, não há viaturas a serem reparadas no local da avaria, por uma questão de segurança e disponibilidade dos meios, salvo se for uma avaria que dê para solucionar até que a viatura chegue pelos seus meios até ao aquartelamento.

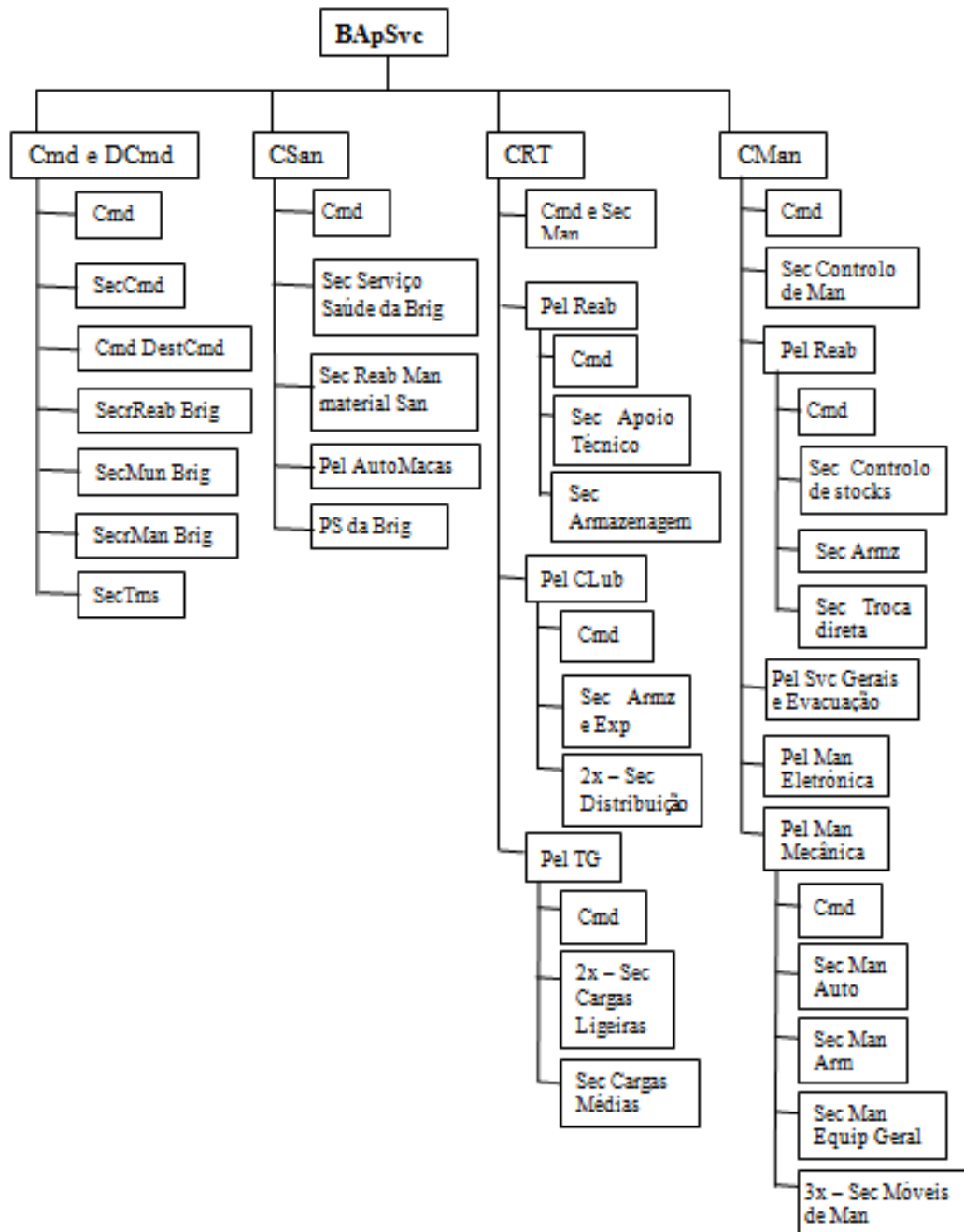
11. Descreva qual/quais a(s) maior(es) dificuldade(s) sentida(s) durante a missão, no âmbito do apoio logístico?

A Companhia de Apoio de Serviços (ACoy) é uma Companhia Multinacional, ou seja, tem na sua constituição, militares do Contingente Húngaro e do Contingente Português. Isto deve-se ao facto de a KTM estar organizada em duas Companhias de Manobra (BCoy e CCoy), onde a BCoy é Portuguesa e a CCoy é Húngara. Ao nível do apoio logístico, os diferentes Módulos têm na sua organização militares dos dois contingentes, à exceção do Módulo de Transmissões que só tem militares Portugueses na sua organização. Todos os restantes módulos têm militares das duas nacionalidades (ModMan, ModSan, SecTransp, SecAlm). Sempre que uma das companhias de manobra sai em patrulhas ou para operações, leva consigo o respetivo apoio logístico, de acordo com a nacionalidade. Ao nível da Secção de Alimentação, nunca houve necessidade de apoiar as operações no exterior do aquartelamento porque as refeições eram sempre rações

frias e eram confeccionadas no aquartelamento. A maior dificuldade sentida foi, e está a ser, ao nível da manutenção do aquartelamento. A orgânica da companhia não contempla pessoal para a manutenção do campo, como por exemplo, uma Secção de obras ou um módulo de engenharia, pelo que todas as obras de manutenção e pequenas obras de melhoria das instalações têm sido executadas com militares do comando da companhia (quarteleiro, escriturário, condutores). Foi também necessário o reforço de dois militares da BCoy para auxiliar nessas tarefas.

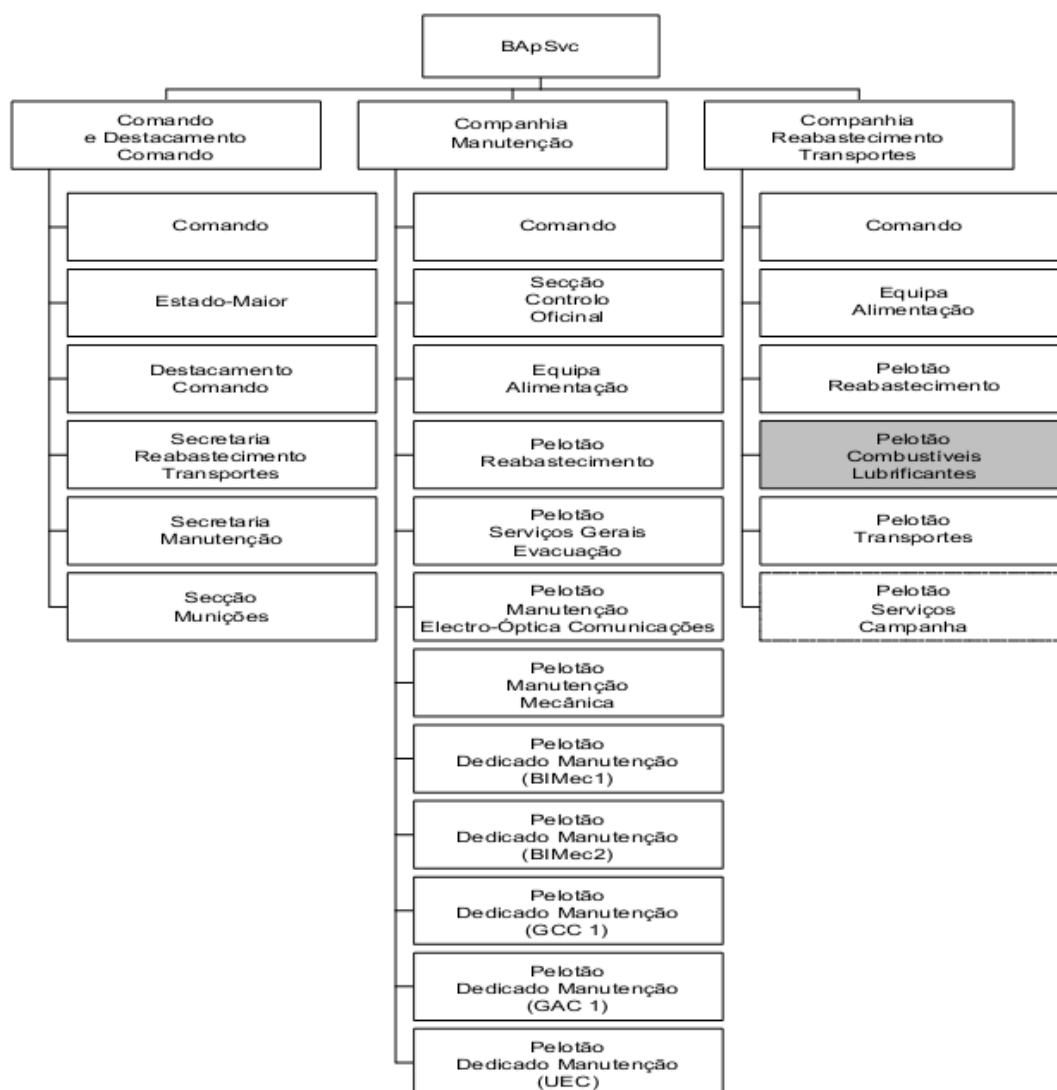
Anexo A

Organigramas das Unidades em estudo



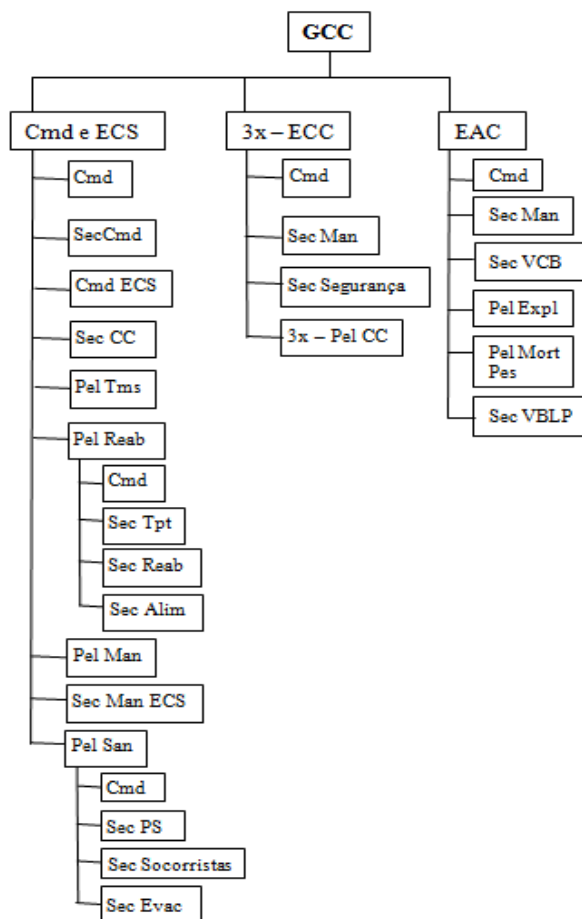
Legenda: Organograma do BAPSvc de 1988

Fonte: Adaptado do QO 1.7.007/EO BAPSvc



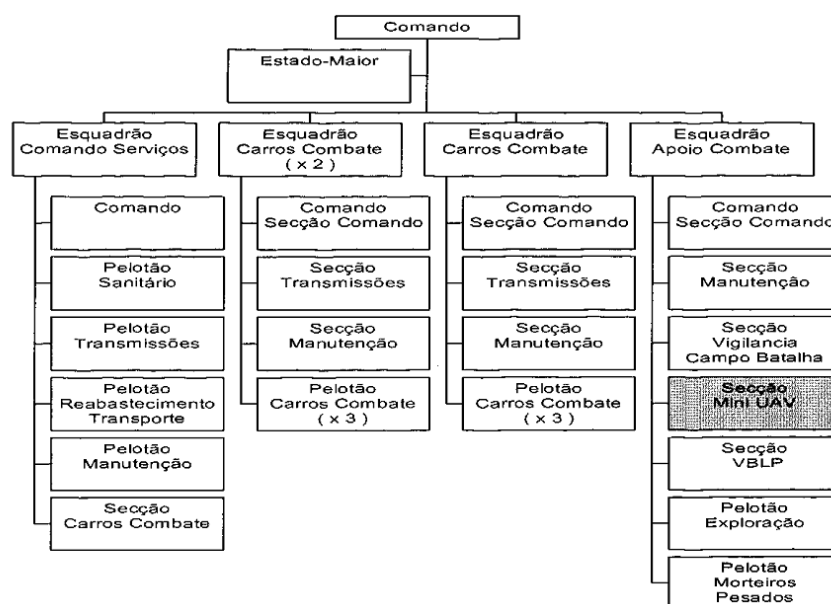
Legenda: Organograma do BApSvc de 2011

Fonte: QO nº 08.01.19 (BApSvc)



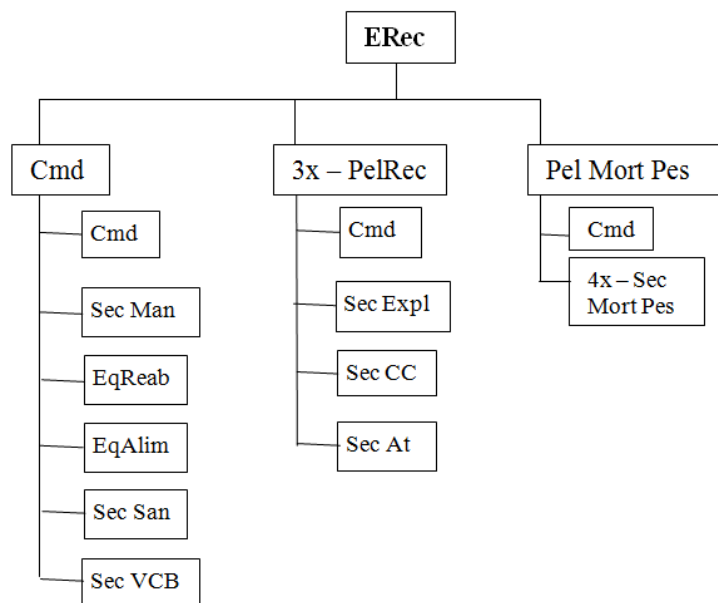
Legenda: Organograma do GCC de 1988

Fonte: Adaptado do QO 1.7.007/EO GCC



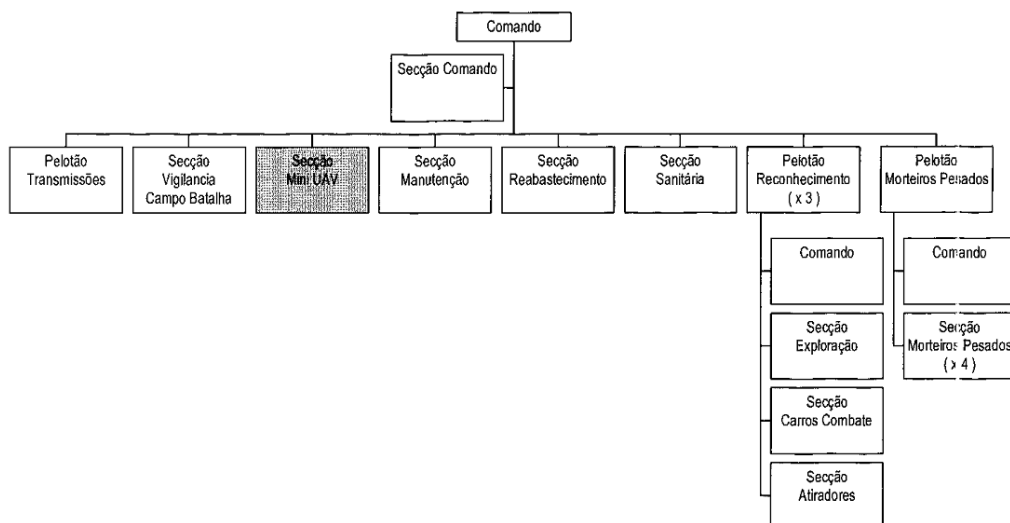
Legenda: Organograma do GCC de 2009

Fonte: QO nº 24.0.03. (GCC)



Legenda: Organograma do ERec de 1988

Fonte: Adaptado do QO 1.7.007/EO ERec



Legenda: Organograma do ERec de 2009

Fonte: QO nº 24.0.05. (ERec)

Anexo B

Princípios da Logística

Integração

“Consiste na sincronização das operações logísticas com as outras actividades do Exército e das Forças Armadas, em operações conjuntas e em operações combinadas.” (EME, 2007a, p.3-2).

Unidade de Comando

A manobra, (...) é a conjugação de duas manobras elementares: a manobra táctica (ou operacional) e a manobra logística. A sua união obriga a um importante esforço de coordenação, dadas as características distintas daquelas manobras elementares. (...) Desta forma, para que haja sincronização da manobra, esta tem de estar dependente de uma mesma entidade unificadora. (EME, 2007a, p.3-2)

Interdependência com a Manobra

O sucesso do emprego das forças militares, em particular no acto de força que constitui a guerra, é efectivamente garantido pelas forças combatentes, mercê, principalmente, do seu valor intrínseco, da qualidade do seu comando e da eficácia do apoio que recebem. Nesta última faceta insere-se a acção logística, a qual só poderá ser de utilidade plena se a sua concepção e execução estiver em perfeita “sintonia” com a acção operacional, táctica ou estratégica. (...) Uma vez integrada na estrutura operacional, a logística deve ser factor multiplicador da capacidade da força (...).

Daqui resulta que a Logística deve adaptar-se permanentemente à manobra operacional. Seja qual for o escalão considerado, a concepção de qualquer modalidade de acção tem de ter em atenção a exequibilidade da operação em termos logísticos. (EME, 2007a, p.3-3)

Provisão e Suficiência

O Exército deve prover, por si ou através de acordos, os recursos logísticos necessários para apoiar as suas forças em tempo de paz, crise ou conflito. Estes recursos (...) devem ser suficientes para permitir atingir o desejado estado de prontidão, sustentação e mobilidade, (...)

A determinação das necessidades, associada à obtenção e reunião dos recursos necessários, são sempre operações demoradas e que necessitam de mais tempo do que o necessário à preparação da manobra táctica que se pretende apoiar.

Este facto implica uma antecipação nos preparativos logísticos, a qual terá de ser tanto maior quanto mais elevado for o escalão em que se trabalha.

Desta realidade resulta ser imperativo planear o apoio logístico com grande esforço de previsão, única forma de o tornar oportuno, e avaliar quer a eficiência do modelo de planeamento, quer as necessidades efectivamente ocorridas e satisfeitas. (EME, 2007a, p.3-3)

Economia

Os recursos logísticos são normalmente escassos e dispendiosos, pelo que devem ser implementados mecanismos que assegurem eficácia e eficiência na sua utilização, de acordo com os imperativos operacionais. (...)

No Exército, a gestão e o emprego dos recursos humanos e materiais devem ser adequados à missão a cumprir, evitando-se a dissipação dos efectivos e a má utilização do potencial económico. Deve ter-se em consideração a necessidade de uma dosagem perfeita das satisfações, com base numa ponderação judiciosa das necessidades.

A gestão eficiente do sistema de requisições, de forma a eliminar o efeito de duplicação de requisições não satisfeitas ou cujo processo de satisfação é moroso, passando entre anos económicos, contribui para a economia, assim como a afectação de recursos humanos técnica e cientificamente habilitados, que permitam otimizar a exploração no TO dos recursos materiais disponíveis e a gestão logística a montante. (EME, 2007a, p.3-4)

Flexibilidade

O apoio logístico deve ser pró-activo, adaptável e deve satisfazer com elevado nível de prontidão o objectivo a alcançar. Um planeamento adequado, que considere potenciais alterações das circunstâncias, confere ao apoio logístico a necessária flexibilidade para que este se possa adaptar com rapidez e eficiência às mudanças dos cenários operacionais em que se desenvolve.

A ligação constante da manobra logística à manobra táctica (ou operacional) implica que aquela seja concebida e executada de forma a permitir uma adaptação rápida à evolução da situação operacional porque a continuidade do apoio logístico tem de ser mantida, em todas as circunstâncias das operações. (EME, 2007a, p.3-4)

Simplicidade

O apoio logístico implica a formulação e coordenação de um conjunto de operações técnicas complexas e diferenciadas, envolvendo uma multiplicidade de entidades e níveis de responsabilidade que, por norma, não estão dependentes do comandante táctico e que apenas esporadicamente e em condições prescritas estão ao nível de responsabilidade do comandante operacional (ou do TO).

Consequentemente, há que contrariar a complexidade do problema, devendo a facilidade de compreensão e execução estar sempre presente na concepção dos planos e ordens logísticas, bem como na implementação do apoio às operações. Para que se obtenha uma disseminação da informação logística eficiente e objectiva a todos os que dela necessitam, é preciso assegurar, ainda, que os mecanismos utilizados para a efectuar – planeamento, gestão e accionamento – sejam da maior simplicidade. (EME, 2007a, p.3-5)

Visibilidade e Transparência

É imprescindível para qualquer comandante ter uma visão global objectiva, e em tempo, de todas as informações que lhe permitam priorizar, redireccionar e empregar os meios logísticos. Para tal, deve dispor de informação actualizada sobre os recursos e as capacidades de apoio de serviços das forças sob o meu comando. Informação que requer

um sistema de relatórios logísticos fáceis e o mais completos possível, assim como a possibilidade de autorizar inspecções logísticas. (EME, 2007a, p.3-5)

Sinergia

A sinergia resulta do contributo das forças de diferentes componentes das Forças Armadas e/ou Nações para a consecução de um objectivo comum, com o nítido benefício resultante da soma das contribuições de todas as forças, providenciando um apoio mais eficiente e eficaz. (EME, 2007a, p.3-5)